БФ1/155
Вклейки

АРАЛО-КАСПІЙСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

Экономическая записка

подъ редакціей М. Н. Селихова.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ
Типографія Т-ва подъ фирмою «Электро-Типографія Н. Я. Стойковой». Знаменская, 27.
1914.

АРАЛО-КАСПІЙСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

Экономическая записка

подъ редакціей М. Н. Селихова.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ
Типографія Т-ва подъ фирмою «Электро-Типографія Н. Я. Стойковой». Знаменская, 27.
1914.

БФ 155

РГИБ России
315262
М
-2007

Оглавленіе.

	Страницы.
Списокъ матеріаловъ	III—IV
Предисловіе	V—VI
Общія соображенія	1—21
Соображенія о необходимости развитія ж.-д. сѣти .	5
» о мѣстномъ значеніи Арало-Каспійской ж. д.	7
Общее сравненіе Арало-Каспійской и Ташкентской жел. дор.	—
Направленіе линіи и географическое описаніе трассы	11
Опредѣленіе раіона тяготѣнія линіи	18
Климатъ раіона	21—26
Годовая температура	21
Вѣтры	24
Осадки	25
Флора и фауна	26—29
Населеніе раіона	29—37
» Хивы	30
» Бухары	31
» Аму-Дарьинскаго отдѣла	32
» Мангышлакскаго уѣзда	33
» Уральской Области	34
» Новоузенскаго уѣзда	—
Сельское хозяйство въ раіонѣ линіи	37—51
» » въ бассейнѣ Аму-Дарьи . . .	37
» » культура риса	39
» » способы удобренія полей . . .	—
» » хлопководство	41
» » огородничество и садоводство .	44
» » въ Аму-Дарьинскомъ Отдѣлѣ .	45
» » Уральской Области	46
Скотоводство въ раіонѣ дороги	51
Рыбный промыселъ на р. Уралѣ и въ Каспійскомъ морѣ	53
Рыбный промыселъ на Аральскомъ морѣ и на Аму-Дарьѣ	55
Условія нефтяной промышленности въ раіонѣ Эмбы .	60—79
Запасы соли и соляные промыслы	80
Прочія минеральныя богатства раіона	82
Торговля съ Авганистаномъ	83

Пути сообщенія въ раіонѣ магистрали . . . . . 86—93
Грузооборотъ проектируемой дороги . . . . . 94—107
Характеристика транзитнаго значенія дороги . . 108—135
Пассажирское движеніе и перевозка грузовъ большой скорости 135
Сводъ грузооборота и валового дохода Арало-Каспійской ж. д. . . . . 137—139
Финансовые результаты эксплоатаціи . . . . . 140—145
Разсчетъ капиталовъ, подлежащихъ реализаціи . . 146—147
Вѣдомость расходовъ эксплоатаціи 148
» отправленія въ прямомъ сообщеніи . . 149
» прибытія » » » . . 150
» перевозокъ въ мѣстномъ сообщеніи . . 151
Сводъ транзитныхъ грузовъ . . . . . 152—156
Сопоставленіе провозныхъ платъ . . . . . 157—165
Тарифораздѣлы линіи Александровъ Гай—Чарджуй. 167—187

Списокъ матеріаловъ.

Андреевъ А. Каталогъ полезныхъ ископаемыхъ Туркестана.

Бородинъ Н. Уральское казачье войско. Статистическое описаніе въ 2 томахъ.

Войковъ А. И. проф. Очерки Туркестана. Хива и Бухара «Сельское хозяйство и лѣсоводство» (Журналъ Главнаго Управленія Землеустройства и Земледѣлія) 1913 г. февр.

Гейеръ И. И. Туркестанъ.

Глушковъ Н. И. Нефть въ Уральской Области.

Гулишамбаровъ С. І. Экономическій обзоръ Туркестанскаго раіона, обслуживаемаго Средне-Азіатской ж. д.

Дмитріевъ-Мамоновъ А. И. гр. Путеводитель по Туркестану Закаспійской Области. Обзоры 1909—1910 г.г.

Записки Кавказскаго Отдѣла Императорскаго Русскаго Географическаго Общества П. А. Варенцовъ. Матеріалы къ познанію Закаспійской Области. Тифлисъ 1907 г.

Извѣстія Императорскаго Русскаго Георафическаго Общества. Томъ XLVI 1910 г. К. Н. Владимировъ. Объ измѣненіи дельты р. Аму-Дарьи. Томъ XLVII 1911 г. М. В. Баярунасъ. Предварительный отчетъ о геологическихъ ислѣдованіяхъ въ степной части Мангышлакскаго уѣзда, произведенныхъ въ 1910 г.

Кокандскій Биржевой Комитетъ. Отчетъ 1909—1911 г.г.

Конопка С. Р. Туркестанскій край. Редакція Г. М. Цвилинга.

Логофетъ Д. Н. Бухарское ханство, въ 2-хъ томахъ.

Масальскій В. И. кн. Туркестанскій край. Изданіе А. Ф. Давріена.

Матеріалы для изученія хлопководства, составленные Н. И. Малаховскимъ. Изданіе Хлопковаго Комитета.

Матеріалы по характеристикѣ народнаго хозяйства въ Туркестанѣ. СПБ. 1911 г.

Отчетъ о гидротехническихъ работахъ Переселенческаго Управленія.

Опытъ экономическаго обслѣдованія района, тяготѣющаго къ Ташкентской ж. д. Изданіе Восточнаго Пораіоннаго Комитета.

Проектъ Всеподданнѣйшаго отчета Ген.-Адъютанта К. П. фонъ-Кауфмана I по гражданскому управленію и устройству въ областяхъ Туркестанскаго Генералъ-Губернаторства 7 ноября 1867—25 марта 1881 г. СПБ. 1885.

Рязанско-Уральская желѣзная дорога и ея раіонъ. Изданіе Правленія О-ва Р.-Ур. ж. д. СПБ. 1913.

Рыбопромышленность Аральскаго бассейна. Статья Н. П. Верховскаго въ журналѣ «Вѣстникъ рыбопромышленности» 1909. №№ 10—11.

Сборникъ хозяйственно-статистическихъ свѣдѣній по Самарской губ. Изд. О.-С. О. С. Г. Земства. Самара 1912.

Среди пустыни по великой Средне-Азіатской рѣкѣ Аму-Дарьѣ (изъ путешествія лѣтомъ 1898 г. въ Русскій Туркестанъ). А. Россиковой «Научное Обозрѣніе» 1899 г. №№ 10—12.

Сыръ-Дарьинской Области обзоры 1909—1911 г.г. Изданіе Сыръ-Дарьинскаго Областного Статистическаго Комитета.

Труды 1-го и 2-го Съѣздовъ дѣятелей по сельскому хозяйству Туркестанскаго края.

Предисловіе.

Проектъ постройки желѣзной дороги Александровъ Гай—Чарджуй возникаетъ вновь вслѣдствіе необходимости создать выходъ для транзитныхъ грузовъ Средней Азіи и этимъ обезпечить наиболѣе выгодныя условія развитія желѣзнодорожной сѣти съ одной стороны въ предѣлахъ Туркестана, а съ другой стороны—въ Заволжьѣ и въ Уральской Области.

Приступивъ къ изученію вопроса съ экономической стороны, предприниматели снарядили экспедицію для ознакомленія съ мѣстными условіями хозяйственной жизни въ Туркестанѣ, въ бассейнѣ Аму Дарьи, въ Хивѣ, въ сѣверной части Бухары и въ Уральской Области. Особое вниманіе было посвящено изученію условій развитія нефтяной промышленности въ Эмбенскомъ раіонѣ.

Вмѣстѣ съ тѣмъ поручено было группѣ лицъ изученіе обширной, хотя и не систематизированной литературы объ экономическихъ условіяхъ въ Уральской и Закаспійской Областяхъ, въ Хивѣ и въ прилегающихъ земляхъ. Въ результатѣ всего изученія вопроса предприниматели пришли къ убѣжденію, что по количеству грузовъ, которые можно ожидать къ перевозкѣ и по всей доходности проектируемая Александровъ Гай—Чарджуйская желѣзная дорога является коммерчески выгоднымъ предпріятіемъ. Затрата строительнаго капитала нарицательнаго 166 милліоновъ рублей оправдывается чистымъ доходомъ въ 8.786 тысячъ рублей. Поэтому, тщательно взвѣсивъ коммерческую сторону осуществленія проекта, предприниматели рѣшили войти съ надлежащимъ ходатайствомъ о разрѣшеніи имъ постройки Арало-Каспійской желѣзной дороги отъ ст. Александровъ Гай до ст. Чарджуй.

Настоящая объяснительная экономическая записка представляетъ сводъ фактовъ, собранныхъ мѣстнымъ обслѣдованіемъ, а также извлеченныхъ изъ литературныхъ источниковъ. Руководство работами по изученію вопроса и редакція записки принадлежитъ М. Н. Селихову, записка составлена И. П. Брагинымъ. Мѣстное обслѣдованіе произведено было инженеромъ п. с. Л. А. Штукенбергомъ и бар. Л. А. Нольде.

Предприниматели считаютъ долгомъ принести свою признательность лицамъ, оказавшимъ любезное содѣйствіе собиранію мѣстныхъ свѣдѣній, а именно б. Самаркандскому Военному Губернатору (нынѣ Нач. штаба Туркест. воен. округа) ген.-м. *И. З. Одешелидзе*, Управляющему Имп. Росс. Политич. Агенствомъ въ Бухарѣ, *М. М. Гирсу*, Члену отъ М-ва Фин. въ Совѣтѣ Управленія Ср.-Азіат. ж. д. *С. І. Гулишамбарову*, б. военному начальнику въ Чарджуѣ, ген.-м. в. о. *В. В. фонъ Петерсену*, ст. чиновнику при Туркест. Ген.-Губ. *А. И. Радзѣевскому*, Предсѣдателю Кокандскаго Бирж. К-та *А. И. Зигелю*, главному агенту О-ва «Кавказъ и Меркурій», *К. В. Гензелю*, гл. агенту О-ва «Гергардъ и Гей» *Д. А. Шеффелю*, а также и многимъ другимъ, сочувственное отношеніе которыхъ облегчило знакомство съ мѣстными условіями.

Не считаютъ возможнымъ предприниматели обойти молчаніемъ и полезный трудъ лицъ, помогавшихъ кабинетной обработкѣ матеріаловъ. Свою признательность предприниматели считаютъ долгомъ принести помощнику библіотекаря Императорскаго Вольнаго Экономическаго Общества Е. А. Каймукъ и А. Т. Тимковской, а также всѣмъ сотрудникамъ, помогавшимъ обработкѣ матеріаловъ.

Арало-Каспійская жел. дорога.

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ЗАПИСКА

Общія соображенія. Проектъ Арало-Каспійской ж. д. преслѣдуетъ разрѣшеніе экономической задачи.

Въ настоящее время, съ укрѣпленіемъ экономической связи между Европейской Россіей и ея Средне-Азіатскими владѣніями и съ развитіемъ торговыхъ сношеній съ азіатскими государствами, облегающими здѣсь русскія границы, особенное значеніе пріобрѣтаетъ вопросъ о наиболѣе удобномъ для товарообмѣна желѣзнодорожномъ пути изъ Европейской Россіи въ Среднюю Азію. Вопросъ этотъ разрѣшается проектомъ постройки Арало-Каспійской желѣзной дороги, отъ Александрова Гая черезъ Хиву, соединяющей у Чарджуя европейскую и среднеазіатскую желѣзнодорожныя сѣти. Проектъ этого желѣзнодорожнаго пути возникъ одновременно съ проектомъ постройки Ташкентской жел. дор., т. е. въ половинѣ 70-хъ годовъ прошлаго вѣка, но по соображеніямъ государственной пользы направленію черезъ Оренбургъ на Ташкентъ отдано было первенство во времени сооруженія. Историческія условія, въ которыхъ складывалось распространеніе русскаго владычества въ Средней Азіи, не позволили осуществить въ первую очередь такого желѣзнодорожнаго пути, въ которомъ бы экономическія выгоды и культурное значеніе превалировали надъ задачами стратегическими, государственнаго и административнаго порядка.

Высочайшимъ Указомъ 14 іюля 1867 года образованъ былъ Туркестанскій Военный округъ, и въ теченіе 1869 года генералъ-адъютантомъ К. П. фонъ-Кауфманомъ 1, первымъ Туркестантскимъ Генералъ-Губернаторомъ, закончена была внутренняя организація края и правильныхъ административныхъ учрежденій. Въ теченіе 26 лѣтъ послѣ того продолжалось распространеніе русскаго владычества въ Средней Азіи и послѣдняя въ этомъ историческая дата относится къ 1895 году, когда особой смѣшанной комиссіей, при участіи Англіи, было произведено разграниченіе Памировъ между Россіей и Авгани-

станомъ. Всѣ наиболѣе значительныя предпріятія, осуществленныя правительствомъ въ Средне-Азіатскихъ владѣніяхъ въ теченіе этого періода, имѣли въ своемъ основаніи соображеніе о выполненіи стратегическихъ и обще-политическихъ задачъ. Этимъ опредѣлилось и желѣзнодорожное строительство. Постройка въ 1880—1888 г.г. Средне-Азіатской ж. д. первоначально была вызвана соображеніями именно стратегическими; дорога эта предназначалась для перевозки кавказскихъ войскъ и военныхъ грузовъ отъ Каспійскаго моря вглубь страны. По Высочайшему повелѣнію 27 мая 1895 года приступлено было къ продолженію постройки этой дороги—отъ Самарканда до Ташкента, а затѣмъ и до Андижана, и открытіе правильнаго движенія на этихъ, связанныхъ въ одну магистраль, линіяхъ послѣдовало въ 1899 году. Постройка этого желѣзнодорожнаго пути была прямо вызвана текущими военными задачами.

Значительно раньше, именно въ 1874 году, вскорѣ послѣ учрежденія Туркестанскаго Генералъ-Губернаторства, была созвана въ Оренбургѣ, при Оренбургскомъ Отдѣлѣ Императорскаго Географическаго Общества, особая комиссія для изученія вопроса о проведеніи въ Среднюю Азію желѣзной дороги по направленію пути, который издавна служилъ для сношеній съ Туркестаномъ—отъ Оренбурга на Ташкентъ. Одновременно возникъ и проектъ соединенія Европейской Россіи со Средней Азіей отъ Волги по направленію на Чарджуй, и на Высочайшее усмотрѣніе были представлены въ 1900 году оба проекта—отъ Александрова Гая до Чарджуя и отъ Оренбурга до Ташкента. Въ пользу послѣдняго проекта выдвигалось въ особенности соображеніе о необходимости связать рельсовымъ путемъ съ Россіей городъ Ташкентъ. Дѣйствительно, Ташкентъ, будучи присоединенъ съ 1865 года, представлялъ весьма важный стратегическій пунктъ и центръ политическаго вліянія Россіи въ Средней Азіи. Между тѣмъ, до постройки желѣзной дороги переѣздъ сюда отъ Оренбурга при быстрой безостановочной ѣздѣ (днемъ и ночью) продолжался не менѣе 10 сутокъ, а при ночлегахъ въ пути, и въ случаѣ недостатка лошадей на станціяхъ—требовалъ мѣсяцъ времени, а иногда—значительно болѣе. При изученіи вопроса о направленіи выдвинулись въ качествѣ рѣшающихъ

факторы укрѣпленія государственной и административной связи съ Европейской Россіей Ташкента. Высочайшая резолюція послѣдовала 4 апрѣля 1900 г.: «Предпочитаю въ настоящую минуту направленіе Оренбургъ—Ташкентъ». Въ 1906 году была окончена постройка, и было открыто движеніе по этой дорогѣ.

Теперь, съ достигнутымъ въ Средне-Азіатскихъ владѣніяхъ политическимъ успѣхомъ и завершившимся укрѣпленіемъ главныхъ опорныхъ пунктовъ, государственные интересы Россіи въ этомъ краѣ ставятъ на очередь вопросы по преимуществу культурные и экономическіе. Арало-Каспійская желѣзная дорога должна, съ одной стороны, обезпечить выгоды использованія природныхъ богатствъ края, черезъ который она трассирована, съ другой же стороны развить и закрѣпить для отечественной торговли рынокъ Аму-Дарьинскаго бассейна. Нефтеносный раіонъ Эмбы, земли по теченію Аму-Дарьи, превосходныя для культуры хлопка, наконецъ, развитіе русской торговли съ Бухарой и Авганистаномъ не удовлетворяются существующими путями сообщенія. Въ наиболѣе выгодныхъ условіяхъ находится часть Бухары, соединенная Средне-Азіатской ж. д. съ Каспійскимъ моремъ, а черезъ Ташкентъ—сплошнымъ рельсовымъ путемъ съ Европейской Россіей. Но и этотъ послѣдній путь слишкомъ продолжителенъ и очень дорогъ; что же касается Хивы, то здѣсь единственнымъ путемъ сообщенія является Аму-Дарья. Особенныя свойства этой многоводной рѣки, именно, мягкій грунтъ береговъ и дна, большая скорость теченія—въ межень до 7 футъ въ секунду, а въ половодье иногда до 15 футъ,—въ совокупности создаютъ чрезвычайно капризный фарватеръ съ непрерывно образующимися въ различныхъ мѣстахъ перекатами (глубина до $3^1/_2$ футъ и менѣе). Это затрудняетъ развитіе судоходства по Аму-Дарьѣ и удорожаетъ стоимость водной перевозки. Распредѣлительный товарный центръ для Хивы, и въ значительной мѣрѣ для верхней части Аму-Дарьинскаго бассейна, т. е. для южной Бухары, создался въ Чарджуѣ. Скопленіе здѣсь грузовъ, начинающееся съ конца лѣта и до закрытія навигаціи, вызываетъ сильный спросъ на рѣчной тоннажъ, и въ это горячее время еще больше возвышаются рѣчные фрахты. Для нѣкоторой части хивинскихъ грузовъ путемъ сообщенія является Аральское море, по которому

товары изъ Хивы въ нѣкоторомъ количествѣ подвозятся къ станціи Аральское море Ташкентской ж. дор. Кромѣ этихъ путей сообщенія обширный и богатый бассейнъ Аму-Дарьи долженъ пользоваться караванными сообщеніями. Естественно, что при такихъ условіяхъ не можетъ быть полнаго экономическаго контакта Европейской Россіи съ этою частью ея Средне-Азіатскихъ владѣній.

При исчисленіи той пользы, которую получатъ русская торговля и промышленность и туземное населеніе съ проведеніемъ Арало-Каспійской ж. д., ниже приведено и подробное описаніе существующихъ путей сообщенія, и данныя о стоимости перевозки товаровъ. Для примѣра достаточно привести цифру средней стоимости вывоза такого первостепеннаго хивинскаго товара, какъ хлопокъ: стоимость перевозки отъ Новаго Ургенча, являющагося центромъ хивинской торговли до станціи Чарджуй, составляетъ въ среднемъ 40 коп. за пудъ. Стоимость перевозки отъ Чарджуя до Москвы составляетъ около 1 руб. Между тѣмъ, стоимость непосредственной доставки отъ Ургенча до Москвы, съ проведеніемъ Арало - Каспійской желѣзной дороги, составитъ, принимая повышенную схему, дѣйствующую въ настоящее время на Ташкентской желѣзной дороги (дифф. № 11), въ круглой цифрѣ—90 коп., что даетъ экономію въ 50 коп. съ пуда; за все количество хлопковыхъ грузовъ эта экономія превыситъ 1.000.000 руб. Удешевленіемъ перевозки хлопка частью воспользуется хлопчатобумажная промышленность, затѣмъ, увеличеніе спроса на хивинскій хлопокъ вызоветъ соотвѣтственный ростъ его посѣвовъ, и, слѣдовательно, значительную долю выгодъ получитъ туземное населеніе Хивы. Вслѣдствіе роста его покупательной способности увеличится спросъ на русскіе товары—на мануфактуру, на желѣзныя издѣлія, на муку, бакалею, на предметы домашняго обихода и т. д., а вслѣдъ за распространеніемъ привычекъ къ русскимъ товарамъ все глубже будутъ проникать корни русской культуры и вліянія Россіи въ ея Средне-Азіатскихъ владѣніяхъ.

Бассейнъ Аму-Дарьи и частью Аральскаго моря, который соединяетъ проектируемая дорога съ центромъ Европейской Россіи, представляетъ не весь Туркестанъ. То, что относится ко всему Туркестану лишь въ нѣкоторой долѣ можетъ быть отнесено къ

этой его части. Въ запискѣ Главноуправляющаго Землеустройствомъ и Земледѣліемъ Статсъ-Секретаря Кривошеина, въ результатѣ его посѣщенія Туркестана, встрѣчаемъ указаніе, что, по сравненію обыкновенныхъ доходовъ и расходовъ казны по Туркестану въ теченіе послѣднихъ лѣтъ образуется нѣкоторое превышеніе доходовъ. Если взять средній годъ послѣдняго шестилѣтія, именно 1909, то окажется, что въ этомъ году Туркестанъ далъ казнѣ кругло 1 милліонъ рублей дохода. Съ другой стороны, въ результатѣ государственной работы Россіи въ Туркестанѣ въ теченіе полувѣкового господства, произошла полная перемѣна отношеній туземнаго населенія къ Россіи и ко всему русскому: прежній враждебный взглядъ, что все, что идетъ отъ русскаго, проклято Богомъ, смѣнился довѣріемъ и интересомъ къ Россіи.

Проектъ Арало-Каспійской ж. д. не преслѣдуетъ стратегическихъ или политическихъ задачъ. Онъ имѣетъ своею прямою цѣлью укрѣпленіе экономическаго взаимодѣйствія центра Россіи и ея далекихъ окраинъ, сближеніе южнаго Туркестана съ рынкомъ Европейской Россіи. Однако, рѣшеніе этихъ экономическихъ задачъ въ рамкѣ историческихъ условій обладанія Туркестаномъ пріобрѣтаетъ содержаніе глубокой государственной важности. Магистрали Средне-Азіатская и Ташкентская были факторами политическаго развитія Россіи въ Средней Азіи; пріобрѣтенное ими экономическое значеніе было лишь слѣдствіемъ осуществленія политическихъ задачъ. Проектируемая дорога будетъ строиться съ экономической цѣлью; но въ результатѣ тѣснаго экономическаго контакта, который она создастъ, окрѣпнетъ и углубится тамъ русское вліяніе. Вслѣдъ за дорогами, которыя проложены въ Среднюю Азію государственной властью, настало время проложить путь для частной, народной предпріимчивости. Созданіе прямого товарообмѣна русскихъ европейскихъ и средне-азіатскихъ рынковъ составляетъ первый этапъ разрѣшенія этой задачи.

Соображенія о необходимости развитія желѣзно-дорожной сѣти.

Проектъ постройки Арало-Каспійской желѣзной дороги возникаетъ вновь подъ вліяніемъ необходимости проложить прямой желѣзнодорожный путь въ наши Средне-Азіатскія владѣнія. Вмѣстѣ съ тѣмъ предлагаемый проектъ разрѣшаетъ и другую назрѣв-

шую задачу: пропускная способность Ташкентской желѣзной дороги въ настоящее время не удовлетворяетъ потребности транзита товаровъ. Перевозки по дорогѣ развиваются очень быстро: въ 1910 году густота движенія достигла 59 милліоновъ пудо-верстъ на 1 версту, общее же количество перевезенныхъ грузовъ составило въ этомъ году 116 милліоновъ пудовъ; въ настоящее время чистый доходъ дороги позволяетъ полностью покрывать всѣ обязательные платежи по капиталамъ дороги. Какъ было признано Высочайше учрежденной Комиссіей по обслѣдованію желѣзныхъ дорогъ, недавно открытая Ташкентская желѣзная дорога уже испытала затрудненія въ перевозкахъ, для устраненія чего оказалось необходимымъ прибѣгнуть къ усиленію ея пропускной способности.

Теперь принимаются энергичныя мѣры къ развитію производительныхъ силъ Средне - Азіатскаго края; начаты обширныя работы по орошенію, сооружаются и предполагаются къ сооруженію новыя желѣзныя дороги въ богатыхъ раіонахъ на югѣ Средне-Азіатскихъ владѣній, до сихъ поръ остававшихся внѣ вліянія желѣзныхъ дорогъ. Дальнѣйшій притокъ грузовъ на Ташкентскую дорогу вызываетъ необходимость обезпечить возможность свободнаго передвиженія товаровъ по желѣзнодорожной сѣти. Въ предѣлахъ Азіи русская желѣзнодорожная сѣть должна быть обезпечена новымъ магистральнымъ путемъ. Такимъ путемъ Комиссія признала путь Александровъ Гай—Чарджуй.

По предположенію Комиссіи, при сооруженіи этой дороги вся Фергана остается въ сферѣ вліянія Ташкентской ж. д., Бухара же входитъ въ сферу вліянія новой дороги. Бухарская ж. д. уже строится, и по произведеннымъ весьма осторожнымъ подсчетамъ должна дать для транзитныхъ перевозокъ нѣсколько болѣе 11 милліоновъ пудовъ грузовъ. Тѣ соображенія Высочайше учрежденной Комиссіи, которыя были высказаны въ предвидѣніи будущаго развитія потребности въ средствахъ транзита, въ настоящее время должны быть признаны отвѣчающими моменту; осуществленіе Арало-Каспійской желѣзной дороги необходимо для удовлетворенія назрѣвшихъ задачъ развитія желѣзнодорожной сѣти.

Сообщенія же смѣшанныя желѣзнодорожно-морскія не удовлетворяютъ потребности транзита какъ

азіатскихъ товаровъ въ Европейскую Россію, такъ и европейскихъ товаровъ въ Среднюю Азію: этотъ путь транзита требуетъ слишкомъ продолжительнаго времени.

Такимъ образомъ, проектъ Арало-Каспійской желѣзной дороги требуетъ скорѣйшаго осуществленія съ двухъ точекъ зрѣнія.

Во-первыхъ, съ государственно-экономической точки зрѣнія постройка Арало-Каспійской ж. д. вызывается необходимостью упрочить торговыя сношенія Европейской Россіи съ тѣми раіонами русскихъ Средне-Азіатскихъ владѣній, которые въ настоящее время чрезвычайно удалены отъ желѣзнодорожнаго пути.

Во-вторыхъ, съ точки зрѣнія обезпеченія возможности развитія желѣзнодорожной сѣти въ Средней Азіи въ настоящее время выяснилась необходимость созданія кратчайшаго желѣзнодорожнаго транзитнаго пути.

Соображенія о мѣстномъ значеніи Арало-Каспійской ж. д.

Кромѣ разрѣщенія этихъ задачъ, Арало-Каспійская желѣзная дорога, прорѣзывая богатый Хивинскій оазисъ, дастъ возможность развить здѣсь высокую сельско-хозяйственную промышленность; продукты этой промышленности, главнымъ образомъ,—хлопокъ, направятся для обработки въ Европейскую Россію, и это будетъ способствовать развитію отечественной промышленности. Затѣмъ, проходя черезъ обширный нефтеносный Эмбенскій раіонъ, Арало-Каспійская желѣзная дорога позволитъ вывозить значительное количество нефтяного топлива, въ которомъ такъ нуждается русскій рынокъ; теперь же добыча нефти на Эмбѣ затрудняется именно отсутствіемъ путей сообщенія. Наконецъ, проходя черезъ нѣкоторыя части возвышенности Усть-Урта, которыя вполнѣ пригодны для сельскаго хозяйства, а въ особенности для скотоводства, Арало-Каспійская ж. д. обезпечитъ производительное использованіе огромныхъ пространствъ нынѣ безплодно лежащихъ земель.

Общее сравненіе Арало-Каспійской и Ташкентской желѣзныхъ дорогъ.

Разсматривая значеніе дороги въ отношеніи вліянія ея на мѣстное промышленное и торговое развитіе, необходимо отмѣтить, что край, черезъ который она проходитъ, во многихъ отношеніяхъ, на пространствѣ значительнаго числа верстъ, нѣсколько походитъ на мѣстности, черезъ которыя пролегаетъ

Ташкентская желѣзная дорога; во многихъ же другихъ отношеніяхъ—какъ, напримѣръ, въ отношеніи возможности развитія интенсивной культуры хлопка, въ отношеніи работы по перевозкѣ грузовъ въ мѣстномъ сообщеніи, въ отношеніи вывоза нефтяныхъ продуктовъ, рыбы и соли значительно отличается отъ Ташкентскаго и превосходитъ ее богатствомъ своихъ ріаоновъ. Сравненіе условій Ташкентской ж. д. и проектируемой Арало-Каспійской легко обнаруживаетъ преимущества послѣдней, почему и грузооборотъ ея долженъ значительно превзойти перевозку грузовъ по Ташкентской ж. д. Однако, въ исчисленіи грузооборота были положены столь осторожныя основанія, что общее количество грузовъ прямого сообщенія—41 милліонъ пудовъ, мѣстнаго сообщенія—8 милліоновъ пудовъ и транзита — 22 милліона пудовъ, а всего 71 милліонъ пудовъ — получилось значительно менѣе грузооборота Ташкентской ж. д. Средняя густота грузового движенія по проектируемому пути опредѣлилась по подсчетамъ около 40 милліоновъ пудоверстъ на одну версту пути. Такая густота товарнаго движенія опредѣлена со значительнымъ преуменьшеніемъ противъ того мѣстнаго значенія, которое имѣетъ проектируемая магистраль.

При взглядѣ на трассу Арало-Каспійской ж. д. только по привычному ошибочному представленію возникаетъ картина «пустыни» Усть-Урта, которую должна она пересѣчь. Усть-Уртъ отнюдь не представляетъ безплодной пустыни. Лишь небольшія пространства его покрыты песками. Почва Усть-Урта—очень плодородная, преимущественно—мергелистыя глины, которыя лишь въ разгарѣ знойнаго лѣта представляютъ печальную картину выжженной солнцемъ степи. Весной, послѣ таянія снѣга, степь покрывается свѣжей, зеленой травой, но когда высыхаютъ лужи вешней воды, нѣжныя травы скоро засыхаютъ подъ жгучими лучами солнца и на значительномъ пространствѣ Усть-Уртъ напоминаетъ выжженныя іюльскимъ солнцемъ новороссійскія степи. Главную роль играетъ недостатокъ воды. Однако, подпочвенныя воды расположены неглубоко, и съ проведеніемъ желѣзной дороги ея станціи послужатъ опорными пунктами для заселенія этой степи: каждый вырытый колодецъ здѣсь является началомъ людского поселенія; желѣзнодорожная линія послужитъ орудіемъ завоеванія для человѣческой культуры доселѣ пу-

стынной степи. Земледѣліе въ сколько-нибудь широкихъ размѣрахъ, конечно, здѣсь едва ли возможно безъ широко-поставленной системы искусственнаго орошенія, но огородничество и садоводство въ небольшихъ размѣрахъ вполнѣ возможны при орошеніи посредствомъ только колодцевъ. Возникновеніе такихъ пристанціонныхъ поселковъ, которые впослѣдствіе разростались въ огромныя села, наблюдалось и наблюдается и въ южной Россіи, въ новороссійскихъ степяхъ. Въ этомъ отношеніи безлюдный теперь край, который должна будетъ на значительномъ протяженіи пересѣчь Арало-Каспійская ж. д., совершенно нельзя сравнить съ той пустыней, которую пересѣкла Ташкентская ж. д. Изъ 95 станцій Ташкентской ж. д. 30 станцій расположены въ песчаной пустынѣ: отмѣтки экономическаго обслѣдованія раіона дороги, произведеннаго Восточнымъ Пораіоннымъ Комитетомъ, относящіяся къ этимъ станціямъ, гласятъ: поселеній нѣтъ, погрузки станціи нѣтъ, въ окрестностяхъ кочуютъ киргизы. Эти станціи тянутся отъ ст. Кудукъ до ст. Конту (разстояніе между ними 363 версты), затѣмъ ихъ рядъ прерываютъ станціи отъ ст. Аральское море до ст. Казалинскъ—на этой части дороги грузится рыба, соль и саксауловыя дрова; затѣмъ отъ станціи Кубекъ до ст. Хорхутъ—снова отмѣтки: поселеній нѣтъ, станція ничего не грузитъ—на протяженіи 123 верстъ, и затѣмъ отдѣльно разбросанныя станціи Тартугай, Аккумъ, Бешъ-Арыкъ, Утрабатъ, Кара-Кунгуръ и друг.—лежатъ въ пустынныхъ, совершенно не заселенныхъ мѣстностяхъ. Ташкентская ж. д. пересѣкаетъ безплодныя песчаныя степи: южная часть Темирскаго у., гдѣ она проходитъ, совершенно не пригодна для земледѣльческой культуры, покрыта сыпучими песками или солонцевато-глинистой степью. За рѣкой Иргизъ, послѣ солончаковыхъ степей слѣдуютъ песчаныя степи—твердо-песчаныя и сыпуче-песчаныя, въ Перовскомъ у. дорога пересѣкаетъ песчаную пустыню Кара-Кумъ. По самому выгодному подсчету Ташкентская ж. д. проходитъ 485 верстъ по пространствамъ, абсолютно и навсегда непригоднымъ для земледѣлія, 23,2% ея протяженія принадлежатъ непроизводительнымъ раіонамъ. Проектируемая Арало-Каспійская магистраль проходитъ лишь 123 версты, т. е. 7,1% своего протяженія по такимъ безжизненнымъ пространствамъ; въ раіонахъ же мало пригодныхъ,

и даже частью совсѣмъ непригодныхъ для земледѣлія, какъ напр., Эмбенскій раіонъ, на дорогу будутъ поступать совершенно другіе, неземледѣльческіе грузы. Изъ раіона Индерскаго озера пойдутъ грузы соли, не только не менѣе значительные, чѣмъ изъ Илецка, а гораздо больше, потому что Индерское озеро, съ проведеніемъ проектируемой магистрали окажется болѣе выгодно расположено по отношенію къ рынкамъ сбыта. Уральскіе рыбные промыслы по богатству улововъ рыбы не могутъ совершенно идти въ сравненіе съ рыбными промыслами Аральскаго моря. Влѣдствіе всѣхъ этихъ, даже на первый взглядъ ясныхъ, причинъ выгоды расположенія Арало-Каспійской ж. д. обезпечиваютъ ей несравненно болѣе интенсивную транспортную работу, чѣмъ та, которая наблюдается въ настоящее время на Ташкентской ж.д.

Заканчивая это краткое сравненіе обоихъ желѣзнодорожныхъ путей, ведущихъ въ Среднюю Азію,— построеннаго и работающаго Ташкентскаго, и проектируемаго Арало-Каспійскаго, необходимо придти къ заключенію, что сравненіе ихъ между собой возможно только въ весьма отдаленной степени. Гораздо правильнѣе было бы сказать, что такое сравненіе невозможно совсѣмъ и можетъ вести къ ошибочнымъ и неправильнымъ заключеніямъ. Въ общихъ цифрахъ трасса Арало-Каспійской жел. дор. проходитъ черезъ такія почвы:

Плодородный черноземъ . .	150 вер.	или	8,8%
Черноземъ съ солончаками .	51 »	»	3,0%
Песчано-мергелистыя почвы	178 »	»	10,3%
Песчано-глинистыя » .	162 »	»	9,4%
Плотно-глинистыя » .	436 »	»	25,2%
Хивинскій оазисъ » .	625 »	»	36,2%
Безплодные пески » .	123 »	»	7,1%
Итого . .	1.725 вер.	или	100%

Такимъ образомъ, дѣлая схематическое предположеніе, что чередующіеся раіоны различныхъ почвъ равномѣрно простираются по обѣимъ сторонамъ изслѣдованной трассы, можно сказать, что 45% раіона, тяготѣющаго къ линіи проектируемой дороги, по своему богатству доступны интенсивнымъ земледѣльческимъ культурамъ наиболѣе высокихъ въ промышленномъ отношеніи хозяйственныхъ растеній (хлопокъ въ Хивѣ, пшеница въ Уральской области),

22,7% могутъ служить площадью менѣе доходныхъ отраслей земледѣлія, 25,2% пригодны для кочевого скотоводства, а при условіи искусственнаго орошенія, хотя бы въ самыхъ малыхъ размѣрахъ, т. е. при помощи колодцевъ,—могутъ быть использованы для мелкой огородной промышленности и для садоводства и 7,1% безплодны и не пригодны для сельскаго хозяйства.

Схематическое соотношеніе распредѣленія почвъ, по которымъ пролегаетъ трасса Арало-Каспійской ж. д., необходимо дополнить свѣдѣніями о существующихъ въ этомъ краѣ рѣкахъ и о распредѣленіи подпочвенныхъ водъ. Но описаніе это удобнѣе соединить съ географическимъ описаніемъ трассы проектируемой линіи.

Направленіе линіи и географическое описаніе трассы.

Начальнымъ пунктомъ Арало-Каспійской жел. д. является станція Александровъ-Гай, расположенная въ Новоузенскомъ уѣздѣ Самарской губ. Отсюда трасса, направляясь на югъ, проходитъ на протяженіи 25 верстъ по правому берегу рѣки Узеня и вступаетъ въ Калмыковскій (онъ же Лбищенскій) уѣздъ области Войска Уральскаго. Такъ какъ при изысканіяхъ линіи преслѣдовалось намѣреніе придать ей наивозможно прямое направленіе, то въ долинѣ рѣки Большого Узеня ея трасса то приближается къ берегамъ рѣки, то удаляется отъ нихъ. Около станицы Сламихинской линія трассы отходитъ отъ рѣки на разстояніе до 18 верстъ. Приблизительно на 135 в., перейдя р. Мухоръ, проектируемая линія вступаетъ въ низменную область озеръ и солончаковъ, и на 201 верстѣ вступаетъ въ область, гдѣ появляются пески, въ большинствѣ утратившіе подвижность, покрывшіеся растительностью. На 262 верстѣ трасса вступаетъ въ область солонцеватой степи, на 268 верстѣ трасса пересѣкаетъ рукавъ Урала Богардай, по предположенію являющійся его старымъ русломъ, и на 275 пересѣкаетъ р. Уралъ.

Полной правильности въ распредѣленіи почвъ на этомъ пространствѣ не наблюдается. Южный шоколадный черноземъ, по мѣрѣ приближенія къ Каспійскому морю переходитъ въ глинистыя степи, покрытыя густымъ покровомъ перистаго ковыля. По теченію Урала расположены плодородныя пойменныя почвы, состоящія изъ очень плодороднаго, ежегодно

орошаемаго и вновь подбавляемаго ила, дающаго хорошіе урожаи луговыхъ травъ. Солонцевато-глинистыя почвы даютъ растительный матеріалъ преимущественно для пастбищъ. Въ «Матеріалахъ по оцѣнкѣ земель Новоузенскаго уѣзда» почвенный покровъ къ западу отъ Волги и до Урала характеризуется, какъ имѣющій весьма своеобразный видъ: «Здѣсь, на пространствѣ нѣсколькихъ квадратныхъ саженъ можно видѣть почвы бурыя, солонцеватыя, черноземныя, каштановыя и другія. Всѣ эти почвы Арала-Каспійской равнины обыкновенно объединяются названіемъ «почвы комплексовъ». Пестрота почвеннаго покрова крайняго юга Новоузенскаго уѣзда обусловливается исключительно особенностями рельефа его поверхности. Здѣсь нѣтъ ни овраговъ, ни уваловъ; мѣстность ровна, какъ столъ. На этой гладкой равнинѣ, точно оспенныя пятна на лицѣ, разбросаны безчисленныя количества пониженій, глубина которыхъ колеблется отъ 10-хъ долей до цѣлаго метра».

Эта характеристика почвъ крайняго юга Новоузенскаго уѣзда можетъ быть отнесена и къ части Лбищенскаго (Калмыковскаго) уѣзда по эту сторону Урала, съ тѣмъ лишь отличіемъ, что по верхнему теченію р. Большого Узеня и начиная отъ р. Мухора вдоль трассы проектируемой дороги расположены группы соляныхъ озеръ. Отъ Гребенщиковскаго поселка, гдѣ трасса Арало-Каспійской ж. д. переходитъ р. Уралъ, и жители котораго въ обширныхъ размѣрахъ занимаются огородничествомъ, по лѣвую сторону Урала начинается Зауральская степь; здѣсь, пройдя около 20 верстъ по плодородной части степи, гдѣ тѣнистыя долины покрываетъ разнообразная кустарная и травяная растительность, проектируемая линія достигаетъ извѣстнаго солянаго Индерскаго озера. Затѣмъ, на разстояніи около 60 верстъ дорога проходитъ по безводной степи и отклоняется къ югу, чтобы приблизиться къ колодцамъ Дюртъ-Кудукъ, Куте-Бай, Дюйсе и Бай-Мунке и отойти отъ области солончаковыхъ озеръ, носящихъ мѣстное названіе: «соръ». Соры представляютъ слѣды отступившаго на юго-западъ моря, нѣкоторыя изъ нихъ высохли, но многія имѣютъ видъ вязкихъ болотъ, соединенныхъ между собой протоками. Оставивъ на 354 верстѣ колодцы урочища Бай-Мунке (самые колодцы остаются приблизительно въ 12 верстахъ разстоянія отъ линіи), трасса Арало-Каспійской ж. д. входитъ въ

область соровъ, въ область низменной долины, и пересѣкаетъ ее вблизи колесной дороги, проложенной по наиболѣе сухимъ мѣстамъ. На 377 верстѣ трасса пересѣкаетъ раіонъ рѣчки Кара-Чеганакъ, которая представляетъ весной протокъ распавшихся рѣкъ Уила и Джангильды; въ сухое время года теченія въ этой рѣчкѣ нѣтъ, и она имѣетъ видъ большого солянаго озера. Пройдя здѣсь песчано-мергелистую степь и глинистыя почвы, въ которыхъ расположены частью соляныя озера (соры), частью, въ слабоволнистой мѣстности съ довольно глубокими котловинами, въ которыхъ скопляются дождевыя воды и образуютъ прѣсныя озера—такъ на 394 верстѣ, въ разстояніи 2½ вер. отъ линіи имѣется озеро Джангыръ-Куль, содержащее до 15 тыс. куб. саж. хорошаго качества воды, на 412 (приблизительно) верстѣ трасса линіи покидаетъ Лбищенскій (Калмыковскій) уѣздъ и вступаетъ въ Гурьевскій уѣздъ, который и проходитъ на протяженіи 258 верстъ.

Въ предѣлахъ Гурьевскаго уѣзда продолжаются песчано-мергелистые грунты, покрывающіе почву на протяженіи 53 верстъ. Далѣе, начиная съ 475 версты по долинѣ рѣки Эмбы, расположены на протяженіи 47 верстъ песчаныя образованія, а съ 522 версты на протяженіи 133 верстъ снова лежатъ суглинистыя почвы, которыя смѣняются плотно-глинистымъ грунтомъ, съ примѣсью кварцевой гальки въ низинахъ, тарыкахъ и сорахъ. Отсюда начинается подъемъ на Усть-Уртъ. Большая часть подъема на Усть-Уртъ имѣетъ грунтъ плотно-глинистый, въ верхней части въ глинахъ встрѣчается большая примѣсь кристалловъ гипса, кварцевой гальки и обломковъ камня. Въ этой части раіона линіи наблюдается обиліе почвенныхъ и атмосферныхъ водъ. Такыры это суть прѣсныя озера, которыя пересыхаютъ въ жаркое время года и образуютъ ложбины съ плоскимъ глинистымъ, нерѣдко лишеннымъ растительности дномъ. На 419 верстѣ, пройдя едва 7 верстъ по площади Гурьевскаго у., линія проходитъ въ разстояніи 3 верстъ отъ колодцевъ Джаны-Бекъ, затѣмъ Блюули, Чангильды, проходитъ вблизи многочисленныхъ мелкихъ озеръ прѣсной воды и на 449 верстѣ подходитъ къ рѣкѣ Сагизъ. Вода Сагиза горько-соленая и не пригодна для питья. Весной онъ выходитъ изъ береговъ, и затопляетъ близлежащія озера, изъ которыхъ нѣкоторыя остаются наполненными водою въ

теченіе круглаго года. Перейдя Сагизъ, трасса линіи оставляетъ на западъ, въ разстояніи 1/2 версты прѣсныя озера Джанкъ-Куль и Качкаръ-Куль. На 476 вер. трасса линіи встрѣчаетъ колодцы Бекъ-Беке, на 492 верстѣ у колодцевъ Уль-Мекенъ линія на протяженіи 1 1/2 верстъ проходитъ барханными песками. Отъ этихъ колодцевъ ровную до нихъ мѣстность начинаютъ пересѣкать небольшія долины, представляющія ряды впадинъ, соединенныхъ довольно глубокими руслами. На 523 верстѣ линія подходитъ къ рѣкѣ Эмбѣ, несущей воду вполнѣ пригодную для питья. Весною вода въ Эмбѣ поднимается почти на 1½ сажени, не выходя, впрочемъ, изъ береговъ. Послѣ пересѣченія Эмбы линія идетъ на протяженіи 7 верстъ песчаной долиной рѣки и вступаетъ на плоскую солончаковую равнину, гдѣ на 562 верстѣ встрѣчаетъ родники Мунайлы. Родники эти выходятъ на дневную поверхность и образуютъ прѣсное озеро, находящееся въ 2-хъ верстахъ отъ линіи. Затѣмъ, на разстояніи приблизительно 20 верстъ отъ родниковъ Мунайлы линія встрѣчаетъ родники Учъ-Ханъ (Ушканъ). Родники Учъ-Ханъ вытекаютъ изъ песчаныхъ бугровъ на поверхность земли, образуя нѣсколько ручьевъ, которые стекаютъ въ близлежащую низину, превращая ее въ болото. Бугры, изъ которыхъ выходятъ родники, начинаются противъ 575 версты трассы, и не засѣкаемые линіей, тянутся вправо отъ нея на протяженіи 25 верстъ на западъ довольно широкой полосой. Въ этихъ буграхъ, кромѣ Учъ-Ханъ, имѣются и въ другихъ мѣстахъ родники, изъ которыхъ самые близкіе находятся въ 10 вер. отъ линіи. На востокъ отъ линіи, противъ родниковъ Учъ-Ханъ появляются во множествѣ такыры и соры, которые распространяются до самаго Усть-Урта; нѣкоторые изъ нихъ имѣютъ громадную площадь, доходящую до 25 кв. верстъ, нѣкоторые очень глубоки; такъ, напримѣръ, дно сора, находящагося противъ 611 версты, лежитъ ниже уровня Каспійскаго моря на 6,43 саж. Такыры эти и соры соединяются между собою глубокими руслами, образуя долины; на ихъ склонахъ сохраняются слѣды ручьевъ, обильныхъ водою весной и во время дождей, насколько объ этомъ можно судить по размѣрамъ промоинъ и размытыхъ руселъ. На 657 верстѣ линія подходитъ къ руслу рѣки Челянды, которая беретъ начало изъ оврага сѣвернаго склона Усть-Урта, на

урочищѣ Мынсу-Алмазъ и, протекая у подножія Усть-Урта, теряется дальше въ сорахъ. Долина Челянды лѣвымъ берегомъ имѣетъ обрывы Усть-Урта, а правымъ — низменную равнину, заливаемую во время дождей; въ это время здѣсь образуются громадныя болота у подножія Усть-Урта. Теченіе въ Челяндѣ бываетъ только весною и во время дождей, въ остальное время года вода стоитъ въ ней небольшими болотцами, и вслѣдствіе сильной насыщенности почвы солями имѣетъ сильно соленый вкусъ.

На 670 верстѣ линія вступаетъ въ Темирскій уѣздъ и, пройдя его на разстояніи около 80 верстъ, входитъ въ предѣлы Закаспійской области.

Дорога поднимается на Усть-Уртъ уже въ предѣлахъ Гурьевскаго уѣзда, но, какъ здѣсь, такъ и въ Темирскомъ уѣздѣ, мѣстность имѣетъ одинаковый, приблизительно, характеръ: здѣсь разсѣяны многочисленныя соляныя озера, бьютъ родники. Здѣсь лишь начинается подъемъ на плоскогорье. Въ предѣлахъ же Мангышлакскаго уѣзда Закаспійской области трасса проходитъ сплошь по высокой равнинѣ Усть-Урта. Какъ было сказано выше, въ почвенномъ отношеніи эта равнина далеко не представляетъ мертваго пространства. Недостатокъ воды останавливаетъ здѣсь развитіе жизни. Проточныя воды отсутствуютъ отъ границы на всемъ протяженіи трассы по Мангышлакскому уѣзду, т. е. на протяженіи 300 верстъ. Еще въ Темирскомъ уѣздѣ трасса встрѣчаетъ небольшую пересыхающую лѣтомъ рѣчку, которая теряется въ пескахъ Чагырлы. На протяженіи 300 верстъ по Усть-Урту въ Мангышлакскомъ уѣздѣ источникомъ водоснабженія являются только колодцы, немногочисленные родники и запасы атмосферныхъ осадковъ во впадинахъ; большое соляное озеро Самъ, расположенное на границѣ Уральской области, представляетъ послѣднее значительное скопленіе поверхностныхъ водъ. Только у самой юго-восточной границы Усть-Урта, противъ 1.000 версты проектируемой дороги, лежитъ большое горько-соленое болото Барса-Кельмесъ.

Между тѣмъ, изученіемъ геологическаго строенія Усть-Урта найдены въ его толщѣ подъ всей его поверхностью два обильные водоносные слоя, вода изъ которыхъ и находитсъ себѣ выходъ въ Чинкѣ Усть-Урта, пробиваясь въ его обрывахъ многочисленными родниками. Кочевое некультурное населеніе

не умѣетъ воспользоваться этимъ воднымъ запасомъ. Колодцы, вырытые мѣстными жителями достигаютъ только до верхней поверхности водоноснаго слоя вслѣдствіе отсутствія при нихъ какихъ-либо водоотливныхъ приборовъ. Поэтому въ колодезь поступаетъ только небольшое количество воды. Такое экстенсивное использованіе водоноснаго слоя ведетъ къ тому, что мѣстные жители, нуждаясь въ большомъ количествѣ воды, вырываютъ въ одномъ раіонѣ по нѣсколько колодцевъ въ близкомъ разстояніи одинъ отъ другого. Такъ, напримѣръ, въ урочищѣ Асала вырыто около 60 колодцевъ въ разстояніи до 2 саженъ другъ отъ друга. Вмѣстѣ съ тѣмъ въ мѣстности этой въ большомъ числѣ находятся глубокія низины, которыя во время дождей покрываются водой, во многихъ мѣстахъ прѣсной, вполнѣ пригодной для питья. Орошеніе съ помощью гидротехническихъ сооруженій, съ помощью колодцевъ, сооруженныхъ посредствомъ буровыхъ работъ, ведется Переселенческимъ Управленіемъ во многихъ безводныхъ мѣстностяхъ Сибири, какъ, напримѣръ, въ Безводной Степи Павлодарскаго уѣзда, и даже непосредственно въ самомъ Темирскомъ уѣздѣ Уральской области. Въ Темирскомъ уѣздѣ выяснилось, что широкія и плоскія долины уѣзда представляютъ благопріятныя условія для примѣненія искусственнаго орошенія; послѣ учета водныхъ запасовъ, а также болѣе подробныхъ изслѣдованій рельефа мѣстности, будетъ легко опредѣлить количество земель, пригодныхъ подъ заселеніе. Названная мѣстность въ настоящее время только отчасти используется киргизами, устраивающими здѣсь примитивныя оросительныя сооруженія.

Въ виду наибольшей глубины воды въ Усть-Уртѣ, (что было замѣчено въ колодцахъ Белеули, находящихся на самой высокой точкѣ Усть-Урта), не превышающей 20,1 саж., можно предположить, что орошеніе съ помощью колодцевъ не представитъ ни большихъ техническихъ затрудненій, ни значительныхъ расходовъ. Второй водоносный пластъ именно и выходитъ на дневную поверхность въ верховьяхъ долины Челянды, образуя родники, имѣющіе суточный притокъ воды 144 куб. саж., что указываетъ на обиліе воды въ этомъ пластѣ. Въ тѣхъ же случаяхъ, когда буровыя изысканія укажутъ на сравнительно незначительные запасы прѣсныхъ грун-

товыхъ водъ, Переселенческое Управленіе сможетъ, какъ это имъ дѣлается въ другихъ подобныхъ мѣстностяхъ, устраивать искусственныя водохранилища путемъ запрудъ или сбора воды особыми каналами въ водоемахъ, впадинахъ, низинахъ. Такимъ образомъ, съ проведеніемъ желѣзно-дорожнаго пути черезъ равнину Усть-Урта есть полное основаніе надѣяться, что плодородная почва его поверхности, будучи искусственно орошена, дастъ возможность использовать обширный запасъ земель.

На 1100 верстѣ линія проектируемой дороги, пересѣкши на 1050 верстѣ границы Хивинскаго ханства, вступаетъ въ долину рѣки Аму-Дарьи, которая представляетъ собой цвѣтущій оазисъ, благодаря плодородному илу Аму-Дарьи и съ незапамятныхъ временъ устроенному здѣсь искусственному орошенію. Хивинскій оазисъ представляетъ не созданіе природы, а исключительно дѣло рукъ человѣческихъ. Хивинская легенда говоритъ, что когда то съ сѣвера или изъ Зеравшана явился узбекъ, трудолюбивый земледѣлецъ, садоводъ, увидѣлъ глинистый такыръ, т. е. твердую, глинистую площадку и остановился. Такыръ онъ обработалъ, оросилъ искусственными канавами или арыками, обсадилъ тополями, тѣнистыми карагачами, развелъ сады, домашнихъ животныхъ; арыки образовали конечныя озера, которыя быстро проросли камышемъ. Обиліе растительности и влаги привлекло массу поселенцевъ изъ міра пернатаго и животнаго и безжизненный такыръ превратился въ цвѣтущій садъ. Такъ мѣстная легенда претворила въ художественный образъ историческія черты начала культурной жизни въ Хивинскомъ оазисѣ.

Въ предѣлахъ Хивы линія идетъ на протяженіи около 300 верстъ по оазису шириною отъ 30 до 70 вер. По правому же берегу рѣки, который входитъ въ составъ Аму-Дарьинскаго отдѣла, оазисъ идетъ неширокой прибрежной полосой. Начиная отъ города Питняка, линія вступаетъ въ узкую долину, заливаемую рѣкой Аму-Дарьей. Высокіе берега рѣки на этомъ пространствѣ покрыты песками и не пригодны для земледѣлія. Въ мѣстахъ, гдѣ песчаные берега отступаютъ отъ рѣки, образуя площадки съ глинистыми грунтами въ нѣсколько верстъ шириною, носящими мѣстное названіе «тугай», появляется

земледѣліе; въ нихъ производится искусственное орошеніе при помощи арыковъ. Населеніе ограждаетъ тугаи отъ несвоевременнаго затопленія высокими водами рѣки небольшими земляными валами. Наибольшіе по площади тугаи: Садываръ на 1433 вер., Данишеръ на 1439 вер., Джигербентъ на 1483 вер., Дарганата на 1.523 вер., Дая-Хатынъ на 1.571 вер., Учъ-Керсенъ на 1591 вер., Кабаклы на 1606 вер. и Моосъ на 1650 вер. Первые пять принадлежатъ Хивинскому ханству, а остальные Бухарскому эмирству. На упомянутыхъ тугаяхъ, кромѣ Дая-Хатынъ, и на многихъ, не упомянутыхъ, меньшихъ размѣровъ, развито земледѣліе, но имѣется еще много тугаевъ и земель, пригодныхъ для земледѣлія, въ настоящее время не разрабатываемыхъ, за отсутствіемъ населенія. Начиная съ укрѣпленія Кабаклы, съ 1395 вер. трасса проектируемаго пути идетъ до города Чарджуй. Чарджуйскій оазисъ входитъ въ составъ владѣній Эмира Бухарскаго.

На 1725 верстѣ трасса примыкаетъ къ ст. Чарджуй Средне-Азіатской ж. д. Станція расположена среди орошеннаго оазиса, вблизи моста черезъ Аму-Дарью. Это крупный центръ грузового и пассажирскаго движенія. Чарджуй служитъ пунктомъ товарообмѣна съ одной стороны, для грузовъ, поступающихъ на жел. дор. съ Аму-Дарьи, а съ другой—для товаровъ, привозимыхъ по жел. дорогѣ для отправленія вверхъ и внизъ по этой рѣкѣ. Близъ станціи, на землѣ уступленной русскому правительству Бухарскимъ Эмиромъ, образовалось довольно значительное русское торговое поселеніе (около 10.000 жителей). Въ $1^1/_2$ верстахъ отъ русскаго Чарджуя расположенъ бухарскій городъ Чарджуй, съ населеніемъ около 15.000 жителей, резиденція Чарджуйскаго бека.

На берегу Аму-Дарьи пристань и центральный пунктъ стоянки пароходовъ Аму-Дарьинской флотиліи, совершающихъ отсюда рейсы вверхъ по рѣкѣ до Паттагиссара (Термезъ) и внизъ до Петро-Александровска.

Опредѣленіе раіона тяготѣнія линіи. Опредѣленіе раіона тяготѣнія линіи Арало-Каспійской жел. дор. не можетъ быть произведено съ помощью обычныхъ пріемовъ. Отсутствіе путей сообщенія на огромномъ пространствѣ и караванныя сношенія между отдѣльными далеко, отстоящими на-

селенными и торговыми пунктами, а также передвиженія кочевыхъ племенъ на огромныхъ пространствахъ пустынной степи расширяютъ раіонъ тяготѣнія линіи до предѣловъ, трудно устанавливаемыхъ. По западному берегу Аральскаго моря пролегаетъ караванный трактъ, нынѣ кончающійся у Эмбенскаго поста. Начинаясь отъ Кунграда, этотъ караванный трактъ тянется на много сотенъ верстъ, и ранѣе постройки Ташкентской жел. дор. по этому тракту поддерживались торговыя сношенія съ г. Иргизомъ. Другой караванный путь идетъ отъ урочища Кандаралы до станицы Калмыковской, развѣтвляясь отъ укрѣпленія Уильскаго на Темиръ и на Оренбургъ. При существующей единственной Ташкентской жел. дор. многіе продукты кочевого скотоводства, какъ, напримѣръ, шерсть, доставляются съ огромныхъ разстояній къ ея станціямъ. Около половины всей отправляемой съ Ташкентской жел. дор. шерсти грузится на двухъ ея станціяхъ: Оренбургъ и Мѣновой Дворъ, которыя служатъ главными торговыми пунктами, стягивающими шерсть изъ далекихъ Киргизскихъ степей. По свѣдѣніямъ Областного Управленія Закаспійской области въ Мангышлакскомъ уѣздѣ числится (по свѣдѣніямъ за 1910 годъ):

лошадей	52.668
верблюдовъ	38.346
овецъ и барановъ	736.873
козъ	66.190
крупнаго рогатаго скота	673

Какъ показываютъ эти данныя, послѣ овцеводства, представляющаго содержаніе кочевого хозяйства, главную статью имущества населенія Мангышлакскаго уѣзда представляютъ лошади и верблюды. По числу верблюдовъ, подобно тому, какъ по тоннажу судовъ на какой либо рѣкѣ, можно судить о степени оживленности караваннаго движенія.

Каждый верблюдъ несетъ въ среднемъ около 16—18 пудовъ клади. Пролегая на многія сотни верстъ по пустыннымъ мѣстностямъ, караванные степные пути представляютъ нерѣдко большія трудности, заключающіяся не только въ безлюдіи, отсутствіи корма и топлива, но и въ недостаткѣ воды. Поэтому кара-

ванные пути повсюду придерживаются колодцевъ, являющихся, такимъ образомъ, этапными пунктами въ движеніи каравановъ и мѣстами ихъ отдыха и ночлега. Степные караванные пути обыкновенно никѣмъ не поддерживаются, да въ этомъ нѣтъ и надобности: единственную заботу населенія, пользующагося ими, составляетъ лишь расчистка и поддержаніе въ исправности колодцевъ.

По свѣдѣніямъ того же Областного Управленія торговля Мангышлакскаго уѣзда составляла въ 1909 году по ввозу 592 тыс. пуд., въ 1910 году 945 тыс. пуд. По вывозу въ 1909 году Мангышлакскій уѣздъ продалъ на сумму 1.006.390 въ Европейскую Россію и на сумму 5.723.806 рублей въ Персію и на Кавказъ, а въ 1910 году онъ вывезъ на сумму 1.119.902 рубля, всего 254.381 пуд. по направленію въ Европейскую Россію, причемъ главнымъ предметомъ вывоза были продукты скотоводства, именно:

шерсть верблюжья	11.653	пуд.
» баранья	38.336	»
пухъ козій	634	»
шкуры бараньи и козлиныя	18.755	»
кожи верблюжьи и конскія	8.257	»
кошмы	4.820	»

Всего, слѣдовательно, скотоводство Мангышлакскаго уѣзда могло предложить на рынокъ нѣсколько свыше 82 т. п. (по направленію въ Астрахань, такъ какъ торговые обороты Закаспійскаго края учитываются Областнымъ Правленіемъ для Мангышлакскаго уѣзда только въ его сообщеніи съ Астраханью и Петровскомъ.) Трудно судить о всемъ количествѣ товаровъ, которые въ настоящее время вывозятся изъ Мангышлакскаго уѣзда караванными путями по направленію на сѣверъ, т. е. къ Оренбургу. Выше былъ упомянутъ путь отъ Кунграда на Иргизъ. Кромѣ этого караваннаго пути отъ форта Александровскаго на Хиву, пересѣкая Усть-Уртъ, въ направленіи съ запада на востокъ, на протяженіи 766 верстъ идетъ караванный путь въ Куня-Ургенчъ. Здѣсь же, въ Куня-Ургенчѣ, кончается караванный путь отъ Красноводска (605 верстъ) и отъ станціи Средне-Азіатской жел. дор. Бала-Ишемъ (568 верстъ). Къ описаннымъ

магистральнымъ трактамъ примыкаютъ караванные пути второстепеннаго и третьестепеннаго значенія. Характеризуя теперешнее товарное движеніе въ предѣлахъ Закаспійской пустыни,можно сказать, что оно совершается на весьма отдаленныхъ разстояніяхъ, но чрезвычайно разрѣженными грузовыми потоками. Проведеніе жел.-дор. пути черезъ Усть-Уртъ до Чарджуя сократитъ разстояніе караванныхъ путей, и для пустынной мѣстности на пространствѣ Мангышлакскаго уѣзда раіонъ тяготѣнія можетъ быть принятъ до 100 верстъ въ обѣ стороны отъ жел.-дор. пути, т. е. 60 тыс. квад. верстъ или около 31% всей поверхности уѣзда. Что касается уѣздовъ Уральской области, Лбищенскаго, Гурьевскаго и Темирскаго, то здѣсь среднее протяженіе раіона тяготѣнія можетъ быть принято нѣсколько менѣе, именно до 60 верстъ въ обѣ стороны желѣзнодорожнаго пути, что составитъ 87 тыс. квадратныхъ верстъ, или по уѣздамъ:

Лбищенскому	46	тыс.	кв.	вер.	или 57,5%
Гурьевскому	31	»	»	»	» 77,5 »
Темирскому	10	»	»	»	» 7,9 »

Въ предѣлахъ Новоузенскаго уѣзда Самарской губерніи къ линіи можно принять раіонъ тяготѣнія 3.000 квад. верстъ, а площадь Хивинскаго ханства занимаетъ около 60 тыс. квад. верстъ.

Такимъ образомъ, вся площадь раіона тяготѣнія, не считая тѣхъ раіоновъ, которые будутъ тяготѣть къ новой жел. дорогѣ по ту сторону Аму-Дарьи, т. е. Сыръ Дарьинской обл. Аму-Дарьинскаго отдѣла и части Бухарскаго Эмирства составляетъ до 210 тыс. кв. верстъ. Сообщеніе съ Каспійскимъ моремъ, къ которому приближается проектируемая дорога въ предѣлахъ Эмбенскаго нефтеноснаго раіона, а также сообщеніе по Аму-Дарьѣ съ ея верхнимъ теченіемъ и съ Аральскимъ моремъ значительно увеличиваетъ предѣлы территоріи, которую будетъ обслуживать проектируемая магистраль. Во всякомъ случаѣ, размѣры этой территоріи не могутъ считаться менѣе 250 тыс. кв. верстъ.

Климатъ раіона. Годовая температура.

Арало-Каспійская магистраль расположена въ такъ называемой Аральской климатической провинціи между 50° и 38° сѣв. широты. Общая характе-

ристика этой климатической области, по проф. А-Зупану, такова: сухая низменность; максимумъ осадковъ на сѣверѣ лѣтомъ, на югѣ—зимой. Наблюденія за рядъ лѣтъ даютъ слѣдующія показанія среднихъ мѣсячныхъ температуръ въ различныхъ пунктахъ этой области:

Пункты наблюденія.	Январь.	Февраль.	Мартъ.	Апрѣль.	Май.	Іюнь.	Іюль.	Августъ.	Сентябрь.	Октябрь.	Ноябрь.	Декабрь.
Уральскъ	— 14,5	— 13,9	— 3,9	4,7	16,0	19,9	22,3	20,8	14,0	6,9	— 3,4	— 9,0
Гурьевъ	— 9,7	— 9,3	— 2,1	8,2	17,1	22,5	24,4	23,3	15,8	9,3	0,1	— 4,8
Нукусъ	— 5,4	— 2,7	6,2	13,7	21,3	24,1	26,3	24,4	18,2	9,0	2,7	— 2,0
Петроалександровскъ .	— 4,7	— 2,1	7,3	14,7	22,6	25,8	28,3	26,1	19,4	10,7	3,9	— 1,6
Чарджуй	— 0,5	4,8	10,7	17,3	24,5	28,2	30,0	27,4	22,3	14,6	7,9	3,8

Смягченіе температуры января и вообще зимы и болѣе высокая температура лѣта рѣзко сказываются въ южномъ направленіи магистрали. Хотя въ Гурьевѣ, при сравненіи съ Уральскомъ, и замѣчается умѣряющее дѣйствіе Каспійскаго моря, все же и здѣсь зима продолжительна и сурова. Нижеслѣдующая таблица среднихъ и абсолютныхъ максимумовъ и минимумовъ у Гурьева показываетъ, что умѣряющее дѣйствіе Каспійскаго моря сравнительно невелико:

	Январь.	Февраль.	Мартъ.	Апрѣль.	Май.	Іюнь.	Іюль.	Августъ.	Сентябрь.	Октябрь.	Ноябрь.	Декабрь.	Годъ.
Среднее максим.	0,9	0,7	8,0	18,3	27,1	32,4	33,7	34,4	27,6	21,5	11,7	3,4	18,2
,, миним.	— 23,0	— 24,0	— 14,3	— 1,8	6,5	12,4	15,5	12,3	3,1	— 5,0	— 13,1	— 18,9	— 4,2
Разность . . .	23,9	24,7	22,3	20,1	20,6	20,0	18,2	22,1	24,5	26,5	24,8	22,3	22,5
Абсолютн. макс.	3,8	2,7	15,1	21,7	28,6	34,1	35,8	35,7	32,1	26,6	15,7	5,9	35,8
,, миним.	— 27,2	— 26,5	— 18,0	— 4,3	3,4	6,5	13,4	10,6	3,0	— 9,0	— 20,7	— 36,5	— 36,5
Разность . . .	31,0	29,2	33,1	26,0	25,2	27,6	22,4	25,1	29,1	35,6	36,4	42,4	72,3

Какъ видно изъ этой таблицы, морозы начинаются въ Гурьевѣ въ октябрѣ, а послѣдніе морозы бываютъ въ апрѣлѣ; Уралъ у г. Уральска вскрывается 15

апрѣля, а замерзаетъ 17 октября, такимъ образомъ, рѣка свободна отъ льда въ теченіе 186 дней. Однако, это не имѣетъ экономическаго значенія, такъ какъ судоходства на Уралѣ нѣтъ. Каспійское море является здѣсь единственнымъ путемъ сообщенія; однако, въ сѣверной части, прилегающей къ раіону проектируемой магистрали, въ зимніе мѣсяцы оно покрывается почти сплошь льдомъ. Зимой часто случается, что сильный сѣверный вѣтеръ совершенно освобождаетъ отъ льда цѣлые заливы. Сильные вѣтры ломаютъ толстый ледъ, но это не даетъ возможности возобновленія на это время судоходства, потому что такіе вѣтры угоняютъ и воду на очень далекое разстояніе отъ берега. Аральское море замерзаетъ ежегодно въ своей сѣверной части отъ устьевъ Сыръ-Дарьи до острова Кугъ-Аралъ, съ которымъ устанавливается сообщеніе по льду. Въ исключительно холодные годы море замерзаетъ до острова Николая; замерзаніе происходитъ обыкновенно въ половинѣ декабря, а вскрытіе во второй половинѣ апрѣля. Южная часть Аральскаго моря не замерзаетъ. Рѣка Аму-Дарья у Петроалександровска замерзаетъ почти ежегодно въ декабрѣ, а вскрывается въ концѣ февраля. Въ суровыя зимы Аму-Дарья покрывается льдомъ и у Чарджуя.

Въ теченіе семи мѣсяцевъ въ сѣверной части раіона и въ теченіе 9, 10 и 11 мѣсяцевъ на крайнемъ ея югѣ, солнце—господствующая стихія, которая подчиняетъ себѣ и живую и мертвую природу. Работа солнечныхъ лучей здѣсь настолько огромна, что подъ вліяніемъ нагрѣванія отслаиваются камни скалъ и превращаются въ дресву и песокъ, уносимые вѣтромъ. Даже въ зимнее время, по наблюденіямъ Туркестанской экспедиціи Блумбаха и Станкевича, полуденная инсоляція на вершинѣ Чааръ-Таша на высотѣ около 5.600 футовъ надъ уровнемъ моря составляла (2-го января 1907 г.) 1,42 граммкалоріи въ минуту на квадратный сантиметръ, т. е. превышала лѣтнюю инсоляцію въ Петербургѣ.

По средней температурѣ іюля и вообще лѣта южная часть равниннаго Туркестана и южная часть раіона магистрали наиболѣе жаркая область въ Россіи и должна быть поставлена наряду съ такими жаркими мѣстностями, каковы Хорасанъ, С. Африка и сѣверная часть Месопотаміи. Лѣтнія, главнымъ образомъ, іюльскія, жары достигаютъ нерѣдко 40—

45° въ тѣни. Нѣсколько южнѣе, въ Мервѣ, наблюдалась температура выше 45°, именно 45,1°. Почва же, песокъ и скалы, естественно, накаляются до болѣе высокой температуры.

Вѣтры. Вслѣдствіе огромности открытаго пространства равнины вѣтры оказываютъ весьма сильное вліяніе на состояніе ея атмосферы. Сѣверные и сѣверо-восточные вѣтры господствуютъ преимущественно зимой. Лѣтомъ степи благопріятствуютъ сильному нагрѣванію и разрѣженію воздуха, барометрическое давленіе здѣсь понижается, и въ это время преобладаютъ юго-западные и западные вѣтры.

	Число вѣтровъ.								
	Сѣвер.	Сѣв.-В.	Вост.	Юг.-В.	Южн.	Юг.-З.	Зап.	Сѣв.-З.	Штиль.
Уральскъ	149	106	89	96	118	112	92	106	104
Гурьевъ	102	98	129	149	62	120	141	109	159
Нукусъ	199	310	137	68	35	46	69	107	124
Петроалександровскъ .	177	232	86	57	27	40	99	72	305

Какъ показываетъ таблица, преобладаютъ сѣверные, сѣверо-восточные и сѣверо-западные вѣтры, южные же вѣтры гораздо менѣе часты. Это объясняется тѣмъ, что съ юга Арало-Каспійскую низменность ограждаютъ горные хребты. Вмѣстѣ съ тѣмъ, число южныхъ вѣтровъ рѣзко уменьшается по направленію къ югу. Очень часто южные вѣтры имѣютъ мѣстное происхожденіе, вслѣдствіе разности барометрическаго давленія въ различныхъ частяхъ равнины. Значительный $^0/_0$ штилей приходится на вечернее и ночное время. Сильное нагрѣваніе почвы солнцемъ въ теченіе дня создаетъ благопріятныя условія для усиленія вѣтра днемъ, между тѣмъ какъ ночью, особенно въ теплые мѣсяцы года, послѣ сильнаго вѣтра среди дня, очень часто наступаетъ полный штиль. Гельманъ, производя изслѣдованія въ пескахъ Хивинскаго ханства, въ теченіе цѣлаго мѣсяца наблюдалъ изо дня въ день вѣтеръ, который поднимался съ разсвѣтомъ и дулъ со страшной силой, сваливая иногда съ ногъ человѣка, безъ перерыва до вечера,

когда наступало затишье. Въ предѣлахъ раіона линіи, именно въ Нукусѣ, сѣверо-восточный вѣтеръ достигаетъ максимальный силы—4,2 метра въ секунду. У побережья Каспійскаго моря силы бури достигаетъ западный вѣтеръ, дующій со скоростью 8,2 метра въ секунду (у Форта Александровскаго).

Осадки. Поразительной бѣдностью осадковъ отличаются низовья Аму-Дарьи, гдѣ въ Петро-Александровскѣ выпадаетъ въ теченіе года 97 миллиметровъ, а въ Нукусѣ даже 86. Чарджуй нѣсколько богаче осадками, и по направленію къ сѣверу количество осадковъ увеличивается, какъ показываетъ нижепомѣщенная таблица (въ миллиметрахъ):

Пункты наблюденія.	Январь.	Февраль.	Мартъ.	Апрѣль.	Май.	Іюнь.	Іюль.	Августъ.	Сентябрь.	Октябрь.	Ноябрь.	Декабрь.	Годъ.
Уральскъ	13,2	9,0	27,6	19,0	43,7	37,7	52,9	24,1	43,3	20,4	20,7	21,4	333,0
Гурьевъ	7,6	5,6	6,5	26,1	23,4	14,0	17,0	13,1	16,1	7,8	19,9	9,8	166,9
Нукусъ	5	5	16	18	14	8	0	2	1	5	4	8	86,0
Петроалександровкъ	10	12	27	11	7	6	1	1	1	2	7	12	97,0
Чарджуй	9	16	32	21	13	3	5	0	0	4	4	12	119,0

Количество осадковъ незначительно, и вся область, въ которой расположена Арало-Каспійская магистраль, характеризуется сухимъ континентальнымъ климатомъ. Для всего Туркестана, въ томъ числѣ и для раіона проектируемой магистрали въ предѣлахъ Закаспійской области и Хивы наблюдаются періоды, когда въ теченіе ряда лѣтъ изъ года въ годъ количество осадковъ увеличивается. Аму-Дарья въ концѣ 90-хъ годовъ прошлаго вѣка отличалась необыкновеннымъ многоводіемъ. Количество воды у Чарджуя за 15 лѣтъ съ 1887 по 1901 годъ колебалось по пятилѣтіямъ слѣдующимъ образомъ: въ 1887—1891 г.г.—147 куб. саж. въ секунду, въ 1892—1896 г.г.—226 куб. саж. и въ 1897—1901 г.г.—244 куб. саж. въ секунду. Многія русла, сухія съ незапамятныхъ временъ, наполнялись водою. Этотъ влажный періодъ, повидимому, уже закончился. Въ связи съ такими періодическими колебаніями количества осадковъ находится и наблюдающееся колебаніе уровня воды въ Аральскомъ морѣ.

Однако, даже во время влажныхъ періодовъ главнымъ источникомъ для поддержанія жизни въ раіонѣ проектируемой магистрали къ югу отъ Уральской области являются подпочвенныя воды, и рѣки, т. е. главнымъ образомъ—рѣка Аму-Дарья. Использованіе ея водъ создало цвѣтущій Хивинскій оазисъ.

Флора и фауна. Какъ показало краткое описаніе, условія растительной и животной жизни на протяженіи этого огромнаго пространства весьма разнообразны.

Характерной чертой флоры южной части раіона являются ея рѣзкія измѣненія въ зависимости отъ времени года. Нѣжныя, сочныя формы, развивающіяся ранней весной, быстро выгораютъ, уступая свое мѣсто другимъ, болѣе грубымъ и стойкимъ, которыя въ свою очередь смѣняются еще болѣе выносливыми растеніями. На мѣстѣ весенняго почти сплошного зеленаго ковра злаковъ, усыпаннаго яркими цвѣтами, возникаетъ лѣтомъ лѣсъ гигантскихъ зонтичныхъ, которыя къ концу лѣта засыхаютъ и замѣняются кустами полыни и колючекъ. Къ сѣверу, на солонцеватыхъ почвахъ и солончакахъ развивается флора солянокъ; эти растенія вслѣдствіе своей мясистости остаются свѣжими и сочными во время самыхъ сильныхъ жаровъ. Обыкновеннымъ растеніемъ солонцовъ является гребенщикъ или тамарискъ (по мѣстному названію—дусангилъ). На песчаныхъ пространствахъ развиваются кустарниковыя и древесныя породы, которыя своими длинными корнями достигаютъ подпочвеннаго влажнаго слоя. Стволъ такихъ растеній, невысокій, корявый и узловатый, изрытъ глубокими продольными бороздами. Вѣтви по большей части бѣловатыя или сѣроватыя, листья узкіе, сѣро-зеленые, или имѣющіе видъ чешуекъ. Часто ихъ вовсе нѣтъ; ихъ роль выполняютъ молодыя зеленыя вѣтви, заключающія хлорофилъ. Корневая система развита необыкновенно сильно и приспособлена для извлеченія влаги изъ глубокихъ слоевъ песка, а ткани и клѣтки всѣхъ частей растенія чрезвычайно плотны, какъ бы склеротизованы и одарены способностью ограничивать испареніе до минимума. У многихъ видовъ корни защищены отъ раскаленнаго песка какъ бы футляромъ изъ сцементированныхъ песчинокъ и отмершихъ тканей; только концы корней свободны отъ этой оболочки и черпаютъ влагу изъ глубокихъ слоевъ песка. Наиболѣе характернымъ

растеніемъ является саксаулъ, который въ рѣдкихъ случаяхъ достигаетъ вышины 25 фут., при толщинѣ у комля до 6 вершковъ. Концы его безлистныхъ вѣтвей свѣшиваются въ видѣ хвощей. Древесина его очень тяжела и плотна, тяжелѣе воды, но очень хрупкая и ломкая. Она прекрасно горитъ и представляетъ отличное топливо.

Въ долинахъ Урала развита обыкновенная луговая растительность: мышиный горошекъ, перилистникъ, эспарцетъ, тминъ, костеръ и проч. Особенно много растетъ здѣсь марены. Въ экономической жизни мѣстнаго населенія луга по Уралу имѣютъ громадное значеніе.

Особую флору образуютъ по Аму-Дарьѣ отмели и намывные острова, т. наз. тугаи. Тугайныя заросли состоятъ изъ туранги, различныхъ видовъ ивы, иногда ясеня, облѣпихи, камыша, цѣпкихъ стеблей кендыря и др. растеній. Тугайныя заросли иногда сплетаются въ непроходимыя джунгли, въ которыхъ гнѣздится множество птицъ, держатся стада оленей, шакалы, кабаны и нерѣдко тигры. Въ нѣкоторыхъ мѣстахъ тугаи имѣютъ видъ настоящаго лѣса, гдѣ деревья разнолистнаго тополя, джидды и ясеня достигаютъ нѣсколько саженей въ вышину и до двухъ аршинъ въ діаметрѣ. Весьма распространены здѣсь поросли солодковаго корня, который служитъ мѣстному населенію средствомъ для удобренія полей.

Переходя къ описанію культурныхъ растеній въ этой области, на первомъ мѣстѣ необходимо поставить хлопчатникъ, какъ наиболѣе цѣнное культурное растеніе. Не говоря объ экономическомъ значеніи хлопководства (эта сторона описана въ слѣдующихъ отдѣлахъ настоящей записки), необходимо упомянуть, что географическая зона хлопковой культуры ограничивается въ настоящее время частью климатическими условіями, частью площадью орошенныхъ земель. Сѣверная граница разведенія хлопчатника проходитъ теперь черезъ сѣверную часть Хивинскаго ханства, нѣсколько не достигая береговъ Аральскаго моря. Въ самомъ сѣверномъ раіонѣ Хивы, въ Чимбайско-Кунградскомъ, заселенномъ каракалпаками, существуютъ небольшіе посѣвы хлопчатника. Повидимому, нѣтъ опредѣленныхъ данныхъ, которыя доказывали-бы климатическую невозможность хлопководства вплоть до береговъ Арала. Съ недавняго времени въ Хивѣ распространяются посѣвы амери-

канскаго хлопка, но существуютъ и туземные виды этого растенія; туземный хлопокъ отличается небольшимъ ростомъ, сравнительно мелкими листьями, желтыми цвѣтами и небольшими, въ грецкій орѣхъ, плодами въ видѣ четырехгнѣздной коробочки, въ которой находятся 27—28 сѣмянъ, окруженныхъ короткимъ и грубымъ волокномъ. Болѣе цѣнный по своимъ техническимъ качествамъ американскій хлопокъ успѣшно вытѣсняетъ эти грубые, съ незапамятныхъ временъ разводимые здѣсь, сорта.

Посѣвы *риса* (по мѣстному названію «шалы») распространены на низкихъ топкихъ мѣстахъ, обильно орошаемыхъ. *Джугара и люцерна* распространены во всемъ Хивинскомъ оазисѣ. Люцерна представляетъ главнѣйшій зеленый кормъ, который заготовляется и на зиму. Значительную роль играютъ посѣвы масленичнаго растенія *кунжута*.

Прочіе злаки и однолѣтнія культурныя растенія какъ полевыя, такъ и огородныя: зерновые хлѣба, овесъ, гречиха, бобовыя, затѣмъ лукъ, морковь, свекла, рѣпа, рѣдька, красный перецъ, баклажаны, томаты, арбузы и дыни и проч. распространены въ предѣлахъ всего раіона магистрали.

Изъ фруктовыхъ деревьевъ въ южной части раіона должно отмѣтить абрикосы и персики, которые наиболѣе распространены въ Хивѣ; иногда бываютъ неурожаи этихъ плодовъ вслѣдствіе мартовскихъ утренниковъ, захватывающихъ деревья въ цвѣту. Урожайность же персиковъ, если только они не захвачены морозомъ, громадна: съ молодыхъ трехлѣтнихъ деревьевъ собираютъ до 4—5 пудовъ съ каждаго. Затѣмъ распространена шелковица (тутовое дерево), въ весьма многихъ разновидностяхъ—съ большими бѣлыми плодами безъ сѣмянъ, съ черными ягодами, съ розовыми и съ крупными черными ягодами. Растетъ грецкій орѣхъ,—онъ частью встрѣчается и въ дикомъ состояніи въ тугаяхъ,—многочисленные сорта винограда, всѣ виды европейскихъ фруктовыхъ деревьевъ—яблони, груши, вишни, сливы, затѣмъ, болѣе рѣдко—айва и гранатъ, и въ отдѣльныхъ, защищенныхъ мѣстахъ—миндаль.

Домашнія животныя.

Изъ числа домашнихъ животныхъ, кромѣ обыкновенныхъ видовъ, свойственныхъ Европейской Россіи, здѣсь разводятся въ большомъ количествѣ верблюды, а на югѣ—южнѣе Чарджуя знаменитая ка-

ракулевая овца. Овца и верблюдъ составляютъ главное имущество кочевника. Въ Закаспійской области и въ прилегающихъ частяхъ Бухары и Хивы изъ породъ лошадей главное значеніе имѣетъ туркменская лошадь—аргамакъ, разводимая въ двухъ разновидностяхъ—текинской и іомудской. Текинская лошадь отличается длиннымъ туловищемъ, высокими ногами, длинной оленьей шеей, маленькой сухой головой и тонкой нѣжной кожей. По наружному виду текинская лошадь кажется слабой, но въ степяхъ она неутомима и легко скачетъ галопомъ безъ отдыха 30 и болѣе верстъ. Крупнымъ недостаткомъ этой лошади является ея изнѣженность и чувствительность къ перемѣнамъ погоды, что въ значительной мѣрѣ зависитъ отъ условій ея воспитанія, исключительно стойловаго. Іомудская лошадь приближается къ арабской. Она выносliва, крѣпка, меньше изнѣжена, такъ какъ воспитывается, главнымъ образомъ, въ степи, табунами.

Огромное большинство разводимаго какъ осѣдлымъ, такъ и кочевымъ населеніемъ крупнаго рогатого скота принадлежитъ къ мѣстной киргиской породѣ. Теперь здѣсь появляются многочисленные представители красной калмыцкой (астраханской) породы, а также метисы. Въ южномъ раіонѣ у быковъ встрѣчаются нерѣдко значительныя отложенія жира на холкѣ, что указываетъ на примѣсь крови индійскаго горбатаго зебу.

Овцы разводятся, главнымъ обр., киргизскія, курдючной породы, замѣчательныя по своей выносливости, вкусному мясу и громадному отложенію жира, —скопляющагося за лѣто около короткаго хвоста,— курдюкъ, и служащаго для овцы подобну горбу у верблюда, запаснымъ питательнымъ матеріаломъ во время зимней безкормицы. Шерсть грубая, голова голая, не обросшая шерстью, съ висячими ушами. Живой вѣсъ овцы 3—4½ пуда; убойный вѣсъ составляетъ 53—55% живого. Главнымъ центромъ разведенія *каракульской* овцы являются обширныя степныя пространства, расположенныя южнѣе Чарджуя, между Бухарой и Карши, на правомъ берегу Аму-Дарьи.

Населеніе раіона. Составъ населенія раіона проектируемой магистрали необходимо разсматривать весьма подробно, чтобы оцѣнить возможность развитія производительныхъ силъ края. Въ результатѣ воздѣйствія истори-

ческихъ и климатическихъ вліяній, образовавшихъ здѣсь сложную и пеструю ткань условій жизни, населеніе раіона магистрали представляетъ весьма сложный составъ. Прежде всего, необходимо различить кочевое и осѣдлое населеніе. Среди кочевого населенія русскій элементъ отсутствуетъ, хотя многія особенности быта осѣдлаго русскаго населенія въ Уральской области сохранили и до сихъ поръ нѣкоторыя черты кочевого быта. Съ другой стороны нѣкоторыя кочевыя азіатскія племена, стѣсненныя въ своихъ кочевьяхъ предѣлами культурной площади, утратили черты кочевниковъ и находятся въ переходномъ состояніи отъ кочевого къ осѣдлому быту. Затѣмъ, необходимо разсмотрѣть населеніе раіона въ отношеніи его расоваго состава, такъ какъ это также представляетъ немаловажное значеніе.

Разсматривать населеніе раіона наиболѣе удобно по крупнымъ административнымъ областямъ, т. е. отдѣльно въ Хивѣ, въ части Бухары, примыкающей къ раіону, затѣмъ въ русской части Аму-Дарьинскаго бассейна, въ Закаспійскомъ краѣ, и, наконецъ въ части Европейской Россіи, входящей въ раіонъ линіи.

Населеніе Хивы. Въ историческихъ отслоеніяхъ Хивинскаго ханства наибольшее вліяніе пріобрѣли многочисленные узбеки—64,7%, за ними слѣдуютъ туркмены—26,8%, каракалпаки—3,8%, киргизы—3,4%, иранцы—0,6% арабы—0,3% и прочія народности—0,4%. Такимъ образомъ, подавляющую массу населенія составляютъ тюркскіе народы. Узбеки утвердились въ Хивѣ въ началѣ XVI столѣтія. Въ началѣ XIX столѣтія Ильтезеръ изъ рода Кунградъ основалъ ханскую династію, правящую въ настоящее время. Число русскихъ, проживающихъ въ Хивѣ, по переписи 1897 года составляло—3.951 человѣкъ. Теперь оно значительно выше, несомнѣнно. Кочевое населеніе въ Хивѣ составляютъ: нѣкоторая часть туркменъ, киргизовъ и каракалпаковъ—въ общемъ, около 6% всего населенія. Все населеніе Хивы по послѣднимъ приблизительнымъ даннымъ равняется 1.000.000 душъ. Но эта цифра сомнительна. По свѣдѣніямъ А. С. Галкина въ 1902 году въ Хивѣ числилось 519.337 человѣкъ; считая приростъ населенія даже 2% въ годъ, за 10 лѣтъ можно предположить, населеніе Хивы увеличилось до 625 т. душъ, а такъ какъ, съ увеличеніемъ культурной площади, съ оживленіемъ торговли и

промышленности Хивы сюда двинулась значительная масса пришлаго населенія изъ сосѣднихъ областей, то эту цифру можно увеличить до 700 тыс. Вѣроятно, что администрація Хивы, не имѣя точныхъ свѣдѣній нѣсколько преувеличиваетъ дѣйствительную цифру населенія ханства, и 700.000 душъ является величиной, весьма близкой къ дѣйствительности. Исходя изъ этого количества населенія Хивы, около 40.000 составляетъ кочевое населеніе, а остальныя 660.000 представляютъ осѣдлое городское и земледѣльческое населеніе.

Площадь Хивы, по измѣренію Тилло составляетъ 59.250 кв. верстъ. Такимъ образомъ, если остановится на цифрѣ 700 тыс. душъ, плотность населенія въ ханствѣ составляетъ около 11,7 чел. на квадратную вер.; всего занято подъ посѣвами культурныхъ растеній въ Хивѣ (согласно дружественнаго письма Хана Хивинскаго отъ 28 октября 1911 г.) 531.000 танаповъ, т. е. около 2.000 кв. верстъ, или только 3,3% площади ханства. Остальную поверхность Хивы составляютъ или невоздѣланные тугаи и такыры, или пастбища, или дикія, неорошаемыя и некультурныя пространства. Такъ какъ обработанныя имѣнія въ Хивѣ представлены весьма небольшими участками, иногда достигаютъ только $^2/_3$ танапа, то оффиціально сообщенная достовѣрная величина культурной площади въ Хивѣ можетъ служить косвеннымъ подтвержденіемъ правильности опредѣленной выше цифры населенія ханства: остается еще обширная неиспользованная площадь за счетъ эксплоатаціи которой населеніе Хивы можетъ значительно увеличиться.

Населеніе Бухары. Граница Хивы и Бухары проходитъ нѣсколько сѣвернѣе 40° сѣв. широты, между развалинами укрѣпленій Дая-Хатынъ (бухарское) и Кетменчи (хивинское). На протяженіи около 225 верстъ проектируемая магистраль проходитъ по лѣвому берегу Аму-Дарьи въ предѣлахъ Бухарскаго ханства. Рѣка образуетъ здѣсь множество отмелей и острововъ; въ нѣкоторыхъ мѣстахъ распадается на нѣсколько рукавовъ, въ другихъ—образуетъ одно главное русло. Мѣстами общая ширина рѣки превышаетъ 2½ вер. Правый берегъ представляетъ на значительномъ протяженіи гряды песчаниковъ и песчаныхъ барханов и населенъ очень слабо. На лѣвомъ берегу береговыя возвышенности уходятъ далеко отъ рѣки, и здѣсь

образуются обширные тугаи, заросшіе непроходимой чащей, богатые разнообразною дичью (кабаны, олени, дикія кошки, тигры, фазаны и т. п.). Почти вся эта площадь—отъ Чарджуя внизъ до границы Хивы—входитъ въ составъ бекства Кабаклы. Здѣсь расположены кишлаки *Денау* (съ населеніемъ 3.000 жителей), *Ильджикъ* (на правомъ берегу Аму-Дарьи) и городъ Кабаклы, резиденція кабаклинскаго бека. Большія пространства, и въ настоящее время вполнѣ пригодныя для культуры, здѣсь не заселены,—Кабаклинское бекство принадлежитъ къ наименѣе населеннымъ частямъ Бухары. Переписей населенія въ Бухарѣ никогда не производилось, такъ какъ, согласно магометанскому ученію, по истолкованію мусульманскихъ ученыхъ, исчисленія населенія не должно производить. Нѣкоторыя бухарскія административныя лица имѣютъ подобіе подворныхъ списковъ, необходимыхъ имъ при сборѣ податей, но эти списки составляютъ секретъ, который сохраняется даже и отъ высшихъ властей. Списковъ населенныхъ пунктовъ также не имѣется и поэтому болѣе или менѣе точно опредѣлить населеніе раіона тяготѣнія проектируемой магистрали въ предѣлахъ Бухары является затруднительнымъ. Во всякомъ случаѣ сомнительно, чтобы населеніе по берегу Аму-Дарьи отъ Чарджуя до Хивы превышало 15 тыс. человѣкъ. Вмѣстѣ же съ населеніемъ Чарджуя, здѣсь въ раіонѣ линіи можетъ быть принято около 40 тыс. душъ. По расамъ и племенамъ населеніе это составляется: изъ туркменъ (главн. обр. въ Чарджуйскомъ бекствѣ), киргизовъ (преимущественно въ Кабаклинскомъ бекствѣ) и русскихъ, живущихъ большимъ селеніемъ около Чарджуя. Только относительно русскихъ имѣются приблизительныя статистическія данныя: ихъ насчитывается до 10 тысячъ. Число же туркменъ и киргизовъ неизвѣстно. Туркмены представляютъ осѣдлое населеніе, киргизы же—въ большей части кочевое.

Населеніе русскихъ областей.

Къ западу и къ востоку отъ ханствъ Хивинскаго и Бухарскаго лежатъ русскія владѣнія—Закаспійская область къ западу, а на востокъ отъ Аму-Дарьи—Аму-Дарьинскій отдѣлъ Сыръ-Дарьинской области.

Аму-Дарьинскій отдѣлъ.

Южную часть Закаспійской области прорѣзываетъ Средне-Азіатская ж. д., и населеніе къ западу отъ Бухары здѣсь тяготѣетъ къ этой магистрали.

Съ проведеніемъ Арало-Каспійской ж. д. тяготѣніе это не измѣнится, а поскольку товарная корреспонденція съ рынками Европейской Россіи отсюда направится черезъ новую магистраль, этотъ товарообмѣнъ войдетъ составною частью въ ея транзитное движеніе. Поэтому населеніе юга Закаспійской обл. не можетъ быть причислено къ населенію раіона Арало-Каспійской магистрали. Въ иномъ отношеніи къ ней оказывается Аму-Дарьинскій отдѣлъ. Въ настоящее время этотъ край пользуется сообщеніемъ только по Аму-Дарьѣ, и посредствомъ караваннаго сообщенія съ Ташкентской и Средне-Азіатской дорогами. Съ проведеніемъ Арало-Каспійской ж. д. въ ея раіонъ войдетъ населеніе и этого края. Жителей въ Аму-Дарьинскомъ отдѣлѣ, по оффиціальнымъ даннымъ, на 1 января 1912 г. насчитывалось 246.900. Такъ какъ населены главнѣйше берега Аму-Дарьи, то представлялось бы возможнымъ отнести къ раіону всю эту цифру населенія. Но, такъ какъ проектируемая магистраль отдѣлена отъ Аму Дарьинскаго отдѣла многоводной рѣкой, необходимо предположить, что не болѣе ½ этого населенія извлечетъ прямыя выгоды изъ возможности пользоваться новымъ желѣзнодорожнымъ путемъ. Въ г. Петро-Александровскѣ, по оффиціальнымъ даннымъ, въ 1911 числилось 2.363 жителя, изъ нихъ туземцевъ 743, а по Аму-Дарьинскому отдѣлу (безъ городского населенія) числилось въ томъ-же году:

русскаго населенія	268
ссыльныхъ уральскихъ казаковъ . . .	3.675
туземцевъ	222.103

Такимъ образомъ, непосредственно по берегу Аму-Дарьи (такъ какъ уральскіе казаки поселены именно здѣсь) живетъ свыше 5½ тысячъ русскихъ. Изъ туземнаго населенія преобладаютъ кочевые каракалпаки и затѣмъ киргизы, которые въ послѣдніе годы замѣтно переходятъ къ осѣдлому быту. На основаніи вышеприведеннаго соображенія, къ населенію раіона линіи можетъ быть отнесено: 5½ тыс. русскаго населенія и, въ круглой цифрѣ 120.000 душъ туземнаго населенія.

Мангышлакскій уѣздъ.

Въ предѣлахъ Закаспійской области къ проектируемой линіи тяготѣетъ значительная часть Мангышлакскаго у., именно, согласно вышеприведенному

исчисленію, 60 тыс. кв. верстъ. Все населеніе этого уѣзда по оффиціальнымъ даннымъ на 1 января 1912 г. составляло 82.300 человѣкъ, причемъ въ уѣздѣ на 1 кв. версту 0,4 душ.; такимъ образомъ, въ предѣлахъ раіона въ Мангышлакскомъ у. можетъ быть принято около 24.000 душъ. Населеніе кочевое—киргизы, и лишь въ малой части—туркмены. Русскаго населенія здѣсь нѣтъ.

Уральская область. Въ предѣлахъ Уральской области, именно въ южной части Гурьевскаго у., въ уѣздахъ Темирскомъ и Лбищенскомъ населеніе составляютъ племена тѣхъ же кочевыхъ киргизъ, что и въ Мангышлакскомъ у. Закаспійской области; это коренные обитатели края. Русское населеніе по лѣвую сторону р. Урала сосредоточено въ городахъ, именно въ Темирѣ, который входитъ въ раіонъ тяготѣнія Ташкентской ж. д., въ укрѣпленіи Уильскомъ и на берегу Каспійскаго моря, въ поселкахъ при устьѣ Эмбы. Плотность населенія на 1 кв. версту составляетъ: 1,3 чел. въ Темирскомъ у., 2,6—въ Лбищенскомъ и 4,0 въ Гурьевскомъ. Населенія раіона Арало-Каспійской линіи въ предѣлахъ Уральской области составитъ, такимъ обр.: въ Темирскомъ у. 13.000 душъ, въ Лбищенскомъ—101.600 и въ Гурьевскомъ 124.000, а всего 238.600 душъ. Кромѣ того, предполагая, что населеніе Лбищенска (4.800 душъ) и Гурьева (11.400 душъ) будетъ также тяготѣть къ проектируемой линіи, общая цифра населенія составитъ въ Уральской области 254.800 душъ.

Населеніе казачьихъ станицъ—Сломихинской, на 75 верстѣ отъ Александрова Гая, около 3.000 жителей, и затѣмъ по Уралу отъ Лбищенска до Гурьева: Горячинская (около 5 тыс. жит.), Сахарновская (около 4½ тыс. жит.), Калмыковская (около 6 тыс. жит.), Кармановская (около 1.000 жит.), Кулагинская (ок. 3.000 жит.), Зеленовская (около 2½ тыс. жит.), Яманхалинская (около 2½ тыс. жит.) и Сарайчиновская (свыше 4.000 жит.) составляетъ, общимъ числомъ, 31.500, а вмѣстѣ съ населеніемъ въ городахъ—47.700 душъ, т. е. около 18,7% всего населенія. Казачье населеніе сосредоточно по теченію р. Урала.

Новоузенскій у. Самарской губ. Плотность сельскаго населенія въ предѣлахъ Новоузенскаго у. составляетъ 16,2 душ. на 1 кв. версту, а на общую площадь раіона тяготѣнія про-

ектируемой магистрали въ Новоузенскомъ уѣздѣ можно принять 48.600 душъ. Это почти сплошное русское осѣдлое населеніе.

Такимъ образомъ, въ раіонѣ Арало-Каспійской магистрали общее количество населенія—1.192.900 душъ—по своему составу таково (тысячъ душъ):

Русскія области.

	Осѣдлое.	Кочевое.	Итого.
Русскіе	116,8	—	116,8
Инородцы	10,0	326,1	336,1
Итого	126,8	326,1	452,9

Хива.

Туземцы	650,0	40,0	690,0
Русскіе	10,0	—	10,0
Итого	660,0	40,0	700,0

Бухара.

Туземцы	25,0	5,0	30,0
Русскіе	10,0	—	10,0
Итого	35,0	5,0	40,0

Всего въ раіонѣ.

Русскіе	136,8	—	136,8
Инородцы	685,0	371,1	1.071,1
Итого	821,8	371,1	1.192

Преобладающій элементъ населенія раіона дороги это инородческое осѣдлое населеніе; на эту цифру болѣе всего вліяетъ цифра населенія вассальныхъ государствъ Хивы и Бухары. Изъ общей величины 685,0 тыс. душъ этого населенія лишь около 10.000 осѣдлыхъ инородцевъ въ русскихъ областяхъ. Второй по величинѣ элементъ—это кочевое инородческое населеніе русскихъ областей—326,1 тыс. душъ. Кочевое населеніе вассальныхъ ханствъ въ предѣлахъ раіона тяготѣнія линіи составляетъ всего 45,0 тыс. душъ. Осѣдлое русское населеніе въ предѣлахъ ханствъ составляетъ всего 20,0 тыс. душъ. Эти соотношенія элементовъ населенія раіона проектируемой магистрали показываютъ, что, вслѣдствіе отсутствія путей сообщенія, удаленность русскихъ областей отъ промышленнаго рынка способствуетъ сохраненію здѣсь первобытнаго кочевого хозяйства.

Съ проведеніемъ здѣсь желѣзной дороги въ сферу вліянія промышленнаго рынка Европейской Россіи войдетъ свыше 300 тыс. кочевниковъ, которые станутъ извлекать большія выгоды отъ торговли продуктами скотоводства, въ результатѣ чего, несомнѣнно, энергичнѣе пойдетъ развитіе осѣдлой жизни. Съ другой стороны, незначительный % русскаго населенія объясняется именно тѣмъ, что русскіе поселки образуются чрезвычайно медленно тамъ, гдѣ нѣтъ сообщенія съ Россіей—какъ, напримѣръ, медленно растетъ населеніе Петро-Александровска или поселковъ у устьевъ Эмбы. Напротивъ того, въ мѣстностяхъ гораздо болѣе удаленныхъ и отличающихся своими климатическими особенностями отъ климата Россіи русское населеніе увеличивается очень быстро, если оно имѣетъ относительно доступное сообщеніе съ Россіей. Таковы—непосредственно въ раіонѣ линіи—Чарджуй, а внѣ ея раіона—русскія поселенія по Средне-Азіатской ж. д. въ предѣлахъ Бухары.

Постройка Арало-Каспійской магистрали привлечетъ значительное число русскихъ рабочихъ рукъ. Какъ показало изслѣдованіе Средне-Азіатской ж. д., предпринятое С. І. Гулишамбаровымъ, по національностямъ служащіе этой дороги распредѣляются такъ: русскіе составляютъ 80,7%, мусульмане 14,6%, поляки 2,6%, нѣмцы 0,8%, армяне 0,7% и прочія народности 0,8%[1]). За служащими и рабочими по постройкѣ линіи въ значительномъ числѣ двинется и торговый русскій элементъ, вслѣдствіе чего произойдетъ болѣе тѣсное сближеніе русскаго и туземнаго населенія. Затѣмъ, принимая во вниманіе, что лишь незначительная часть Хивинскаго и Чарджуйскаго оазисовъ использована теперь въ сельско-хозяйственномъ отношеніи, и емкость этихъ земель еще очень велика, можно ожидать большого прилива на эти земли туземнаго населенія изъ сосѣднихъ областей, не входящихъ въ раіонъ проектируемой магистрали, гдѣ въ нѣкоторыхъ мѣстностяхъ въ настоящее время наблюдается значительная перенаселенность.

Что же касается русскихъ областей, въ частности Гурьевскаго у. Уральской области, то здѣсь необходимо ожидать значительнаго увеличенія населенія вслѣдствіе прилива на нефтяные промысла.

---

[1]) С. Г. Гулишамбаровъ „Экономическій обзоръ Туркестанскаго раіона, обслуживаемаго Средне-Азіатской ж. д.“ ч. II, стр. 59.

Исчисленіе прироста населенія, на основаніи изложенныхъ сообраній, слѣдовало бы принимать не какъ обычно 2% въ годъ, а гораздо большую величину. Но, такъ какъ всѣ исчисленія народонаселенія азіатскихъ областей весьма приблизительны, и не только % прироста населенія, но и абсолютная его цифра неизвѣстна съ полною достовѣрностью, то въ дальнѣйшемъ приростъ населенія ко времени открытія движенія по проектируемой магистрали не принимается во вниманіе, чтобы не вводить шаткихъ основаній въ разсчетъ грузооборота дороги. Поскольку же проведеніе желѣзной дороги поведетъ къ увеличенію товарообмѣна, это увеличеніе принято въ соображеніе при исчисленіи количества грузовъ, имѣющихъ поступить на проектируемую магистраль.

Сельское хозяйство въ раіонѣ линіи. Сельское хозяйство въ бассейнѣ Аму-Дарьи.

Условія сельскаго хозяйства въ южной части раіона линіи отличается существенными экономическими особенностями. Туркестанъ, вообще, типичная страна *мелкаго* землевладѣнія, гдѣ владѣлецъ нѣсколько *танаповъ* (танапъ—900 кв. саж.) считается зажиточнымъ, а имѣющій нѣсколько десятковъ танаповъ—богачемъ. Такіе размѣры земельныхъ владѣній объясняются необходимостью прилагать большой трудъ къ обработкѣ земли. Въ Хивѣ семья не въ состояніи безъ посторонней помощи обработать болѣе 5 танаповъ, что, впрочемъ, достаточно для ея безбѣднаго существованія.

Орошеніе производится здѣсь самотекомъ воды въ открытыхъ каналахъ, которые, по мѣрѣ удаленія отъ своего начала, дѣлятся на магистрали второго, третьяго и слѣдующихъ порядковъ, и, наконецъ, превращаются въ небольшіе арыки, проводящіе воду на отдѣльные участки. Въ Хивинскомъ оазисѣ и въ Аму-Дарьинскомъ отдѣлѣ, а также въ Чарджуйскомъ бекствѣ, такъ какъ вода въ каналахъ, выведенныхъ изъ рѣки, стоитъ ниже уровня полей, вода доставляется на поверхность поля посредствомъ особыхъ водоподъемныхъ колесъ, чигирей. Чигирь состоитъ изъ огромнаго колеса, на ободѣ котораго привязаны глиняные кувшины; колесо приводится въ движеніе, въ большинствѣ случаевъ лошадью или верблюдомъ, и кувшины, черпая при вращеніи колеса воду изъ глубокаго канала, выливаютъ ее въ желобъ, или въ канаву, по которымъ она течетъ на орошаемое поле. При двѣнадцатичасовой работѣ чигиремъ

можно оросить въ среднемъ 450 кв. саженъ земли, или половину мѣстнаго танапа. Главнѣйшіе изъ оросительныхъ каналовъ: Шураканъ, Бузъ-ябъ, Шеримъ, Шиманъ, Кегейли, Палванъ и другіе. Нѣкоторые изъ нихъ представляютъ колоссальныя сооруженія, какъ, напр., Шураханъ-Арыкъ: длина его составляетъ 33 версты, ширина колеблется въ головѣ 15 саженъ по дну, и въ среднемъ теченіи 10 и въ концѣ 7 саж. Длина всѣхъ его развѣтвленій составляетъ 414 верстъ. Другіе каналы представляютъ, по своей длинѣ или ширинѣ, большія рѣки; наприм., Полванъ 20 саж. шириной, Шахъ-Абадъ 135 верстъ длиной и т. д.

Укрѣпленіе оросительныхъ каналовъ производится самымъ примитивнымъ способомъ, съ помощью земли, хвороста и т. под. матеріаловъ, имѣющихся подъ рукою. Эти непрочныя сооруженія ежегодно повреждаются бурными разливами Аму-Дарьи, и требуютъ возстановленія. Но кромѣ этихъ работъ, каналы требуютъ ежегодной очистки дна отъ ила. Эта работа, по исчисленію свѣдущихъ лицъ, требуетъ въ Хивѣ не менѣе 700.000 рабочихъ дней ежегодно. Работы эти совершаются въ видѣ натуральной повинности, для отбыванія которой отъ каждыхъ 10 танаповъ долженъ выходить взрослый рабочій на время отъ 15 до 25 дней для очистки каналовъ, и отъ 15 до 20 дней среди лѣта для экстренныхъ работъ по очисткѣ дамбъ, исправленія водосливовъ и головъ арыковъ.

Кромѣ этихъ несовершенствъ, оросительныя сооруженія обладаютъ еще однимъ существеннымъ недостаткомъ: отсутствіемъ приспособленій для отвода или спуска излишней, или отработавшей на поляхъ воды. Поэтому такая вода спускается въ низины, и образуетъ нерѣдко обширныя заболоченныя пространства, служащія пріютомъ комаровъ и разсадниками лихорадокъ. Этотъ недостатокъ является слѣдствіемъ отсутствія правильно-организованнаго управленія и контроля при пользованіи водами Аму-Дарьи.

Пространство орошенныхъ земель въ Хивинскомъ ханствѣ составляетъ около 350.000 десятинъ, т. е. ½ десятины на душу населенія.

Правильной систематической смѣны посѣвовъ здѣсь не наблюдается. Вблизи городовъ, гдѣ много воды и удобренія, посѣвы слѣдуютъ на одномъ и томъ же участкѣ непрерывно, иногда по два посѣва

въ теченіе года. Въ другихъ мѣстностяхъ, гдѣ воды и удобренія меньше, поле подвергается паровой обработкѣ. На удобренномъ паровомъ полѣ сѣется озимая пшеница, за нею хлопчатникъ или джугара (видъ сорго), затѣмъ ячмень и въ томъ же году машъ (бобовое растеніе), а послѣ маша слѣдующею весною просо или яровая пшеница. Послѣ распашки люцерны обыкновенно сѣютъ ленъ, кунжутъ, дыни и арбузы, а иногда джугару. Пропашныя растенія располагаются послѣ злаковъ; нерѣдко послѣ хлопчатника, когда стоятъ высокія цѣны на волокно, высѣвается снова хлопчатникъ. Послѣ риса поле обыкновенно отдыхаетъ 2—3 года, а затѣмъ поступаетъ подъ озимый ячмень, а послѣ его уборки въ томъ же году засѣвается вновь рисомъ.

Культура риса. Чередованіе риса съ другими растеніями встрѣчается, довольно рѣдко, такъ какъ его культура требуетъ особенной планировки поля, на горизонтальныя площадки съ обнесеніемъ ихъ валиками; чаще всего рисъ остается на одномъ и томъ же мѣстѣ рядъ лѣтъ. При этомъ поле удобряется солодковымъ корнемъ, стеблями, которыми устилается поле, приготовленное подъ рисъ. Послѣ появленія всходовъ вода вновь напускается на площадки и поддерживается на нихъ, оставаясь все время проточной, вплоть до начала созрѣванія риса. Уровень воды по мѣрѣ роста риса постепенно повышается, такъ, чтобы верхушки растенія всегда выступали изъ нея. Количество воды, потребляемое при культурѣ риса, громадно; оно превышаетъ въ 5—7 разъ и болѣе то количество воды, которое необходимо при разведеніи другихъ растеній, составляя до 4.000 куб. саженъ на десятину. За нѣсколько дней до уборки притокъ воды прекращается и она спускается для просушки почвы. Съ десятины получается 120—160 пудовъ зерна.

Способы удобренія полей. Возвратъ почвѣ питательныхъ веществъ, извлеченныхъ растеніями, достигается навознымъ или лессовымъ удобреніемъ, или мергелеваніемъ. Съ удобрительною цѣлью примѣняется илъ, добываемый при очисткѣ оросительныхъ каналовъ, и, послѣ годичнаго лежанія въ кучахъ, разсыпаемый по пашнѣ. Удобреніе полей землею изъ обрывовъ, бугровъ, разрушенныхъ стѣнокъ глинобитныхъ построекъ и описаннымъ мергелеваніемъ достигаетъ въ Хивѣ гран-

діозныхъ размѣровъ, являясь настоящей смѣной верхняго истощеннаго культурой и засоленнаго слоя почвы. Съ подлежащаго такому удобренію поля снимается вся почва на глубину около 1/4 аршина и складывается въ кучи. Спустя 2—3 года, когда содержащіяся въ сложенной землѣ растворимыя соли выщелачиваются дождями, къ ней примѣшивается навозъ съ пескомъ и она обратно свозится на то поле, откуда была взята. Примѣненіе этого оригинальнаго пріема, при которомъ съ десятины приходится свозить до 1.500 арбъ земли, требуетъ массы тяжелаго труда и рабочихъ рукъ, и въ настоящее время возможно лишь при натуральномъ хозяйствѣ мелкихъ земледѣльцевъ; въ крупныхъ размѣрахъ, при отсутствіи удобныхъ путей сообщенія для массовыхъ грузовъ, такое перемѣщеніе почвы невозможно. Удобреніе навозомъ и даже компостомъ въ особенности распространено вблизи крупныхъ населенныхъ центровъ и чаще всего примѣняется подъ огородныя овощи, бахчи и люцерну, дающую при навозномъ удобреніи высокіе урожаи и большое число укосовъ. Употребляется въ качествѣ удобренія птичій пометъ и, въ особенности, голубиный.

Навозное удобреніе скотскимъ пометомъ производится такъ. Навозъ и песокъ вывозятся на поля обыкновенно одновременно. Вслѣдствіе отсутствія выгоновъ и пастбищъ туземцы скотъ въ хлѣвахъ держатъ круглый годъ, и одновременность вывоза на поля песка и навоза достигается тѣмъ, что полъ хлѣвовъ посыпается пескомъ, отчего изверженія скота лучше перемѣшиваются съ пескомъ и не проникаютъ въ земляной полъ стойлъ. Эта система имѣетъ значеніе и для здоровья скота: послѣдній всегда стоитъ на сухомъ мѣстѣ, а не топчется въ грязи, образуемой жидкими изверженіями. Время отъ времени навозъ, смѣшанный съ пескомъ, выгребается изъ хлѣвовъ и складывается въ кучи, а на его мѣстѣ привозится свѣжій песокъ. Навозъ съ пескомъ, сложенный въ кучу, засыпается пескомъ или землею и лежитъ по возможности дольше. Зажиточные хозяева, обладающіе большимъ количествомъ скота, дольше держатъ навозъ въ кучахъ и вывозятъ его на поля совершенно перепрѣвшимъ, чернымъ отъ гумуса. При ограниченномъ же количествѣ скота удобреніе вывозится на поля почти свѣжимъ. По опыту туземцевъ, песку, примѣшиваемаго къ навозу, нужно на 5—6 штукъ

скота 2 арбы въ день. Если штука крупнаго скота можетъ дать въ годъ 400 пуд., а 5 головъ—2.000 пуд. навоза, и если арба поднимаетъ 15—20 пуд. песку, то количество послѣдняго составитъ отъ 85% до 90% удобренія, а навозъ отъ 10% до 15%. На поля, находящіяся на площадяхъ, освобожденныхъ отъ песчаныхъ барханов, вывозится почти чистый навозъ, такъ какъ надобности въ пескѣ нѣтъ. Вообще, амударьинскій пахарь держится правила доставлять больше песку на тяжелую почву и меньше—на легкую.

Между сѣверомъ и югомъ на обоихъ берегахъ Аму-Дарьи замѣчается большое различіе: въ ханствѣ мѣста, близкія къ столицѣ и торговому центру Ургенчу, болѣе населены, лучше обработаны и оросительные каналы здѣсь не страдаютъ такими большими недостатками, какъ далѣе на сѣверъ. Такое же различіе наблюдается между южнымъ, Шураханскимъ, и сѣвернымъ, Чимбайскимъ участками Аму-Дарьинскаго отдѣла. На сѣверѣ возникла особая отрасль хозяйства и торговли—производство и продажа сѣмянъ люцерны. Этотъ товаръ идетъ по Средне-Азіатской жел. дор. въ Красноводскъ, затѣмъ въ Баку, Батумъ, а оттуда въ Гамбургъ; изъ Гамбурга же онъ отправляется въ Соединенные Штаты и въ Аргентину.

Хлопководство. На первомъ мѣстѣ по значенію и важности стоитъ культура хлопчатника. Она занимаетъ нынѣ въ Хивѣ совершенно исключительное положеніе, какъ по выдающейся роли, которую она играетъ въ мѣстномъ экономическомъ укладѣ, такъ и по огромной важности для промышленной жизни Россіи. Площадь посѣвовъ хлопка въ Хивѣ согласно оффиціальнымъ свѣдѣніямъ[1]) въ 1911 году составляла 84.600 танаповъ, т. е. 31.725 десятинъ, но цифра эта является въ настоящее время и нѣсколько запоздалой, и значительно меньшей, чѣмъ площадь посѣвовъ хлопка, опредѣляемая мѣстными свѣдущими людьми. Однако, исходя изъ этой цифры и принимая во вниманіе, что площадь посѣвовъ хлопка составляетъ лишь 14% всѣхъ годныхъ для его культуры земель, возможно предположить, что проведеніе желѣзнодорожнаго пути поведетъ къ болѣе интенсивному

[1]) Извлечены изъ дружественнаго письма хана Хивинскаго отъ 28 октября 1911 г. въ изданіи Главнаго Управленія Землеустройства и Земледѣлія «Матеріалы для изученія хлопководства». СПБ. 1912, выпускъ III, стр. 17.

использованію земельныхъ угодій Хивы подъ посѣвъ хлопка, и они займутъ около 40% этихъ послѣднихъ, т. е. около 80.000 десятинъ. Такое предположеніе представляется весьма острожнымъ, такъ какъ въ Ферганѣ въ настоящее время въ волостяхъ, расположенныхъ вблизи ж.-д. линіи (какъ напримѣръ, въ Ассакинской—ст. Ассаке, Кувинской—ст. Федченко, Маргеланской—ст. Маргеланъ и др.) посѣвы хлопка достигаютъ 80 и даже 90% всей посѣвной площади. Проектируемая Арало-Каспійская жел. дор. проходитъ по неширокой полосѣ Хивинскаго оазиса и такимъ образомъ входитъ въ непосредственное сообщеніе со всѣмъ земледѣльческимъ раіономъ. Поэтому предположеніе, что посѣвы хлопка въ Хивѣ достигнутъ 80.000 десятинъ, отнюдь не можетъ считаться преувеличеннымъ.

Въ зависимости отъ условій климата и примѣняемыхъ здѣсь способовъ орошенія земель сборы хлопка и доходность хлопководства таковы. Въ первыхъ числахъ августа начинаютъ открываться хлопковыя коробочки, первое появленіе хлопка сырца на базарѣ начинается съ послѣднихъ чиселъ августа. Сборъ урожая хлопка производится не только до первыхъ осеннихъ заморозковъ, но и послѣ нихъ, такъ какъ послѣ пониженія температуры наблюдаются всегда теплые дни, въ теченіе которыхъ коробочки американскаго хлопчатника продолжаютъ раскрываться. Качество и цѣнность волокна, собраннаго послѣ заморозковъ, а иногда и подмоченнаго дождями, значительно ниже снятаго до нихъ. Доходность культуры хлопчатника зависитъ отъ трехъ элементовъ: отъ качества волокна, отъ расходовъ по обработкѣ, т. е. отъ стоимости орошенія, и отъ стоимости вывоза его на базаръ, а затѣмъ доставкм на рынокъ.

Качество волокна собираемаго въ данномъ раіонѣ зависитъ отъ количества первосборнаго волокна: чѣмъ больше собрано такого волокна, тѣмъ выше цѣнность урожая; въ свою очередь количество первосборнаго волокна находится въ зависимости отъ продолжительности безморознаго періода осенью, которая увеличиваетса по направленію на югъ. Однако увеличеніе это не настолько рѣзко, чтобы въ зависимости отъ него можно было установить разницу въ доходности хлопковыхъ плантацій. Гораздо чувствительнѣе на доходность хлопководства вліяютъ различные способы орошенія.

Чистая доходность поля, поливаемаго чигиремъ, составляетъ около 28 р. съ танапа, а безъ него, когда поливъ производится напускомъ около—40 р. Эти вычисленія относятся къ посѣвамъ американскаго хлопчатника. Что же касается туземнаго, то чистая доходность при чигирномъ орошеніи около 18 р., а при поливкѣ напускомъ безъ чигиря около 23 руб.

Что же касается стоимости вывоза хлопка на рынокъ, то эта величина въ въ Хивѣ особенно значительна, вслѣдствіе отсутствія усовершенствованныхъ путей сообщенія.

На расширеніе площади посѣвовъ хлопка, кромѣ условій, которыя коренятся въ самомъ хлопководствѣ, вліяетъ еще одно важное обстоятельство: снабженіе хлопководовъ продовольственными хлѣбами. Большой процентъ площади хлопковыхъ посѣвовъ въ Ферганѣ объясняется тѣмъ, что Фергана имѣетъ желѣзную дорогу, по которой безпрепятственно подвозятся запасы зерновыхъ и кормовыхъ продуктовъ, тогда какъ Хивинскій оазисъ отрѣзанъ отъ культурныхъ раіоновъ и принужденъ самъ себя обезпечивать потребительными продуктами. Изолированное среди обширной пустыни, его населеніе должно заботиться въ своемъ хозяйствѣ прежде всего о производствѣ потребительныхъ культуръ, т. е. хлѣба, и удѣляетъ поэтому производству цѣнныхъ культуръ лишь остатокъ своихъ земель. Этимъ развитію хлопководства въ настоящее время поставленъ абсолютный предѣлъ.

Урожаи хлопка въ Хивѣ въ среднемъ составляютъ 25 пуд. сырца съ танапа, т. е. въ переводѣ на десятину 66 пуд. Урожаи риса и пшеницы и джугары достигаютъ: риса 120—160 пудовъ зерна, джугары отъ 150 до 180 и пшеницы 90—120 пуд. Предполагая что посѣвы хлопка вытѣснятъ около 50.000 десятинъ посѣвовъ продовольственныхъ хлѣбовъ, тѣмъ самымъ предполагается необходимость ввоза въ Хиву отъ 5 до 7 милліоновъ пуд. продовольственныхъ хлѣбовъ.

Нельзя сомнѣваться, что съ проведеніемъ желѣзной дороги будетъ расширена и площадь поливныхъ, культурныхъ земель. Однако, правильнѣе предположить, что расширеніе этой площади будетъ произведено не средствами туземнаго населенія, которое не получитъ въ первое время какого-либо обильнаго источника средствъ для производства за-

тратъ по оборудованію оросительныхъ сооруженій, а тѣми частными капиталистами, которые и въ настоящее время обезпечили себя концессіями на производство оросительныхъ работъ. Эти новыя площади пойдутъ подъ культуру хлопка внѣ зависимости отъ того или другого хозяйственнаго распоряженія своими землями мѣстнаго туземнаго населенія. Это же послѣднее, при значительномъ, приблизительно, на 40—45 коп. въ пудѣ увеличеніи цѣны хлопка, что въ переводѣ на десятину даетъ до 20 руб. (въ предположеніи средняго сбора даже не въ 66 пудовъ, а только въ 50), и при одновременномъ удешевленіи цѣны хлѣба, что сдѣлаетъ менѣе выгоднымъ его культуру, немедленно перейдетъ къ посѣвамъ хлопка, замѣнивъ имъ свои продовольственные посѣвы.

Огородничество и садоводство.

Въ Хивинскомъ ханствѣ на островахъ и тугаяхъ по Аму-Дарьѣ въ обширныхъ размѣрахъ разводятся дыни и частью арбузы; причемъ въ этихъ мѣстностяхъ культура ихъ не требуетъ орошенія. Съ десятины получается нерѣдко 7—8 тыс. дынь. Хивинскія дыни отличаются своей прочностью. Будучи сохраняема по особому способу,—именно, будучи подвѣшена такъ, чтобя ея поверхность не испытывала никакого давленія, хивинская дыня сохраняетъ всѣ свои качества до апрѣля слѣдующаго года. До настоящаго времени изъ предѣловъ Аму-Дарьинскаго бассейна дыни вывозились только изъ Чарджуя, и получили на русскомъ рынкѣ большую извѣстность.

Садоводство принадлежитъ къ числу любимѣйшихъ занятій населенія. Наибольшимъ распространеніемъ пользуется абрикосъ (урюкъ); сборъ съ дерева составляетъ въ среднемъ около 10 пуд., а въ урожайные годы до 15—20 пуд.

Виноградарство, вслѣдствіе религіозныхъ предписаній, запрещающихъ туземцамъ употребленіе вина, повело въ теченіе вѣковъ къ выработкѣ такого сортимента лозъ, плоды которыхъ пригодны для употребленія только въ свѣжемъ или въ вяленомъ видѣ. Основными признаками мѣстныхъ сортовъ являются: толстая, грубая кожица, твердая, нерѣдко хрустящая мякоть и высокая сахаристость. Главными сортами являются тѣ, которые служатъ для приготовленія изюма и кишмиша—мѣстные сорта, маизи, тахоби и др. Вмѣстѣ съ тѣмъ сорта эти долго сохраняются въ лежкѣ и легко переносятъ перевозку.

Виноградники и плодовые сады туземцевъ отличаются очень небольшими размѣрами, иногда едва достигающими сотни-двухъ квадратныхъ саженъ, но вслѣдствіе большого распространенія, общая ихъ площадь достигнетъ, несомнѣнно, значительныхъ размѣровъ, хотя и не поддается опредѣленію.

Земледѣліе въ Аму-Дарьинскомъ Отдѣлѣ.

Въ предѣлахъ Аму-Дарьинскаго отдѣла земледѣліе существуетъ въ близи береговъ Аму-Дарьи. По даннымъ Областного Статистическаго Комитета вся посѣвная площадь Отдѣла составляла (въ 1911 г.) 114.355 десятинъ, изъ которыхъ приходилось на продовольственные хлѣба 71.725 десятинъ, т. е. 62,7%, на джугару—17.971 десятина—15,7%, на хлопокъ 13.394 десятины—11,7% и на посѣвы клевера 8.123 десятинъ—7,1%. Урожаи нѣкоторыхъ продовольственныхъ хлѣбовъ подвержены здѣсь сильнымъ колебаніямъ: въ 1910 г. сборъ озимой пшеницы составлялъ 65,2 пуд. съ десятины, а въ 1911 г.—только 26,4. Урожаи яровой пшеницы гораздо устойчивѣе: несмотря на значительную разницу климатическихъ условій 1910 и 1911 г.г. урожай яровой пшеницы составлялъ въ 1910 г. 51,8 пуда, а въ 1911 г.—54,3 пуда съ десятины.

Техника земледѣлія въ Аму-Дарьинскомъ Отдѣлѣ—самая примитивная. Никакихъ орудій кромѣ сохи и деревянной бороны населеніе не употребляетъ (сохъ всего въ Отдѣлѣ насчитывается 14.350 и боронъ 9.026, изъ которыхъ съ желѣзными зубьями только 495). Въ этомъ отношеніи Аму-Дарьинскій Отдѣлъ сильно отсталъ отъ уѣздовъ, расположенныхъ у линіи Ташкентской ж. д., куда проникли и желѣзные плуги и сложныя сельскохозяйственныя машины.

Вслѣдствіе того, что % осѣдлаго земледѣльческаго населенія въ Аму-Дарьинскомъ Отдѣлѣ очень невеликъ, и сельскіе хозяева снабжаютъ своимъ зерномъ въ большомъ количествѣ неземледѣльческихъ, кочевыхъ скотоводовъ, несмотря на высокую урожайность здѣсь земли мѣстнаго хлѣба не хватаетъ, и сюда въ значительномъ количествѣ ввозится хлѣбъ извнѣ. Точно такъ же, потому что продукты сельскаго хозяйства сравнительно на небольшомъ пространствѣ распредѣляются затѣмъ между многочисленнымъ населеніемъ, колебанія урожая—даже и при небольшой своей амплитудѣ рѣзко сказываются для населенія отдѣла. По разсчету Област-

ного Управленія распредѣленіе продовольственныхъ хлѣбовъ на душу населенія было таково: въ 1911 г.—9,02 пуда, въ 1910 г.—5,02 пуд. Ввиду такого остраго недостатка хлѣбовъ есть полное основаніе предполагать, что съ постройкой проектируемой дороги сюда направится значительное количество хлѣба изъ Европейской Россіи. Для такого предположенія есть тѣмъ большее основаніе, что, какъ видно, даже и высокія мѣстныя цѣны на хлѣбъ не побуждаютъ мѣстное населеніе расширять свое зерновое хозяйство и усиливать его интенсивность. Причины этому лежатъ, вѣроятно, въ томъ, что другіе промыслы, хотя бы въ той же сельскохозяйственной области,—какъ напримѣръ воздѣлываніе хлопка, болѣе привлекаютъ энергичныхъ людей изъ мѣстныхъ сельскихъ хозяевъ. Не могутъ измѣниться эти соотношенія и съ проведеніемъ проектируемой Арало-Каспійской ж. д.: разведеніе хлопка станетъ еще болѣе прибыльнымъ, и возможно, что отвлечетъ даже значительное число сельскихъ хозяевъ отъ зерновой культуры.

Земледѣліе въ Уральской области.

Отъ начальной станціи—Александрова Гая до станицы Гребенщиковской на протяженіи около 175 верстъ въ предѣлахъ Новоузенскаго и Лбищенскаго уѣздовъ трасса линіи проходитъ въ области, вполнѣ пригодной для земледѣлія, встрѣчая комплексы съ высокимъ содержаніемъ чернозема (см. стр. 12), и только въ предѣлахъ Гурьевскаго у. пересѣкаетъ пространства песковъ, непригодныхъ для хлѣбопашества.

Общая площадь посѣвныхъ земель по отдѣльнымъ культурамъ зерновыхъ хлѣбовъ теперь распредѣляется такъ [1]):

	Пшеница.	Рожь.	Ячмень.	Просо.	Овесъ.	Итого.
Новоузен. у. .	73,3%	20,1%	2,8%	2,1%	1,3%	99,6
Лбищен. у. .	44,5%	11,1%	1,6%	36,5%	6,3%	100,0

Какъ видно изъ сопоставленія этихъ данныхъ, площадь посѣвовъ пшеницы—главнаго товарнаго зерна въ Заволжьѣ, въ Лбищенскомъ у. невелика, и въ то же время очень велика относительно пло-

[1]) По даннымъ оцѣночно-статистическаго Бюро Самарскаго Губ. Земства для Новоузенскаго у., а за отсутствіемъ болѣе точныхъ данныхъ, по Уральской Области—по даннымъ Центральнаго Статистическ. Ком-та.

щадь посѣвовъ проса, которое въ большомъ количествѣ употребляется киргизами въ пищу въ разныхъ видахъ (кӧже, куже, ботка—супъ, каша). Что же касается абсолютной величины площади посѣвовъ, то въ лбищенскомъ у. она достигаетъ всего 63.000 десятинъ (по даннымъ Ц. Ст. К-та), изъ которыхъ въ раіонѣ проектируемой линіи находится всего около 36.200 десятинъ. Въ предѣлахъ Новоузенскаго у. площадь посѣвовъ, которая тяготѣетъ къ Арало-Каспійской магистрали, составляетъ значительно большую величину, именно 83.100 десятинъ (изъ общей площади посѣвовъ въ уѣздѣ 1.200.000), а вся посѣвная площадь въ обоихъ уѣздахъ составитъ 119.300 десятинъ, или около 2,1% всего раіона. Изъ этихъ цифръ видно, что въ Уральской области огромныя площади земли остаются неиспользованными.

Главнымъ занятіемъ сельскаго населенія въ Уральской области вообще является земледѣліе и скотоводство. Развитіе земледѣлія находится въ прямой зависимости отъ заселенія киргизскихъ степей русскими крестьянами, выходцами изъ южной и центральной Россіи. Но заселеніе это до настоящаго времени совершалось и совершается очень медленно, и потому площади посѣвовъ представляютъ до сихъ поръ совершенно незначительную величину. Наиболѣе распространены сорта зерновыхъ хлѣбовъ въ области: пшеница бѣлотурка яровая, пшеница русская, просо степное красное, рожь и овесъ. Преобладающимъ сортомъ является пшеница бѣлотурка и русская, затѣмъ слѣдуютъ посѣвы проса. Слѣдующія среднія данныя характеризуютъ распространеніе различныхъ хлѣбовъ въ Уральской области (по свѣдѣніямъ Центр. Статистическаго Комитета за 1906—1910 г.г.). Было собрано въ области (тысяч. пуд.):

Рожь озимая	730,0	6,7%
Пшеница озимая . . .	9,3	0,1%
Рожь яровая	64,8	0,6%
Пшеница яровая . . .	5.239,6	48,1%
Ячмень	73,9	0,7%
Просо	4.074,2	37,4%
Овесъ	700,0	6,4%
Итого . .	10.891,6	100%

Просо и пшеница рѣзко преобладаютъ надъ остальными хлѣбами. Однако, эти данныя Центральнаго Статистическаго Комитета сильно преуменьшены противъ цифры сбора хлѣбовъ, которая можетъ быть въ дѣйствительности въ Уральской области.

Вслѣдствіе обилія земель и малой населенности продукты зернового хозяйства производятся здѣсь въ избыткѣ и вывозятся за предѣлы области; ввозъ хлѣбовъ въ область происходитъ въ исключительныхъ случаяхъ только при мѣстныхъ неурожаяхъ. Въ среднемъ со станцій желѣзныхъ дорогъ въ Уральской области, т. е. съ небольшого участка отъ Уральска до Семиглаваго Мара вывозится хлѣба въ зернѣ 400 тыс. пуд. и перемолочныхъ продуктовъ около 900 тыс. пуд. Между тѣмъ, исходя изъ приведенныхъ данныхъ Статистическаго Комитета, при общемъ числѣ населенія Уральской области въ 834.100 душъ, на единицу населенія приходится только 13 пуд. 2 фунта всѣхъ зерновыхъ хлѣбовъ, считая овесъ. Такая норма совершенно недостаточна; предполагая ея вѣрность, слѣдовало бы Уральскую область причислить къ губерніямъ, нуждающимся въ ввозномъ хлѣбѣ, между тѣмъ факты показываютъ обратное. Поэтому оффиціальныя данныя объ урожайности не могутъ быть положены въ основаніе оцѣнки производительности здѣсь сельскаго хозяйства. Единственнымъ достовѣрнымъ показателемъ для опредѣленія сельско-хозяйственной производительности этого раіона является движеніе хлѣбныхъ грузовъ на желѣзнодорожныхъ станціяхъ, расположенныхъ въ его предѣлахъ.

Станціи Ряз.-Уральской ж. д. Новоузенскъ и Александровъ Гай расположены въ раіонѣ той же почвенной и климатической полосы, какъ и югъ Новоузенскаго у. и уѣздъ Лбищенскій. Отправленіе хлѣбныхъ грузовъ съ этихъ станцій выражается такими величинами:

Годы	Александровъ-Гай		Новоузенскъ	
	Рожь	Пшеница	Рожь	Пшеница
	тысячи пудовъ			
1906	10	288	—	1321
1907	17	405	35	878
1908	—	316	2	690
Въ среднемъ . .	*9*	*336*	*12*	*963*
1909	19	226	2	1269
1910	—	189	16	1472
1911	6	114	190	833
Въ среднемъ . . .	*8*	*190*	*69*	*1191*

Какъ видно изъ этой таблицы, среднее отправленіе ржи этими станціями составляетъ (кругло) отъ 20 до 75 тыс. пудовъ, а пшеницы отъ 1.300 до 1.400 тыс. пудовъ. Объ эти станціи, кромѣ снабженія хлѣбомъ непосредственно тяготѣющаго къ нимъ раіона (населеніе свыше 16.000 жителей въ Новоузенскѣ и до 15.000 въ Александровомъ Гаѣ), ведутъ значительную торговлю съ киргизскою ордою, и слѣдовательно избытки хлѣба должны на много превышать количество хлѣбныхъ грузовъ, которое вывозится по линіи Ряз.-Уральской ж. д. Такъ какъ зерновая культура наиболѣе интенсивно развивается вдоль линіи ж. д., то можно сдѣлать разсчетъ вывоза на 1 версту ж. д. пути, исходя изъ количества 1.300 тыс. пуд. хлѣбныхъ грузовъ для обѣихъ станцій на 57 верстъ ж.-д. пути (отъ Александрова Гая до половины разстоянія между Новоузенскомъ и Малоузенскомъ). Такой разсчетъ даетъ величину погрузки на версту 22,8 тыс. пуд. Протяженіе линіи проектируемой дороги въ раіонѣ, гдѣ природныя условія для сельскаго хозяйства одинаковы съ условіями этой части Новоузенскаго уѣзда, т. е. въ Новоузенскомъ и Лбищенскомъ уѣздахъ, составляетъ около 175 верстъ, и избытокъ хлѣбовъ на станціяхъ проектируемой магистрали въ этомъ раіонѣ можетъ составить до 3.900 тыс. пуд. Изложенныя соображенія позволяютъ предположить, что раіонъ посѣвной площади, тяготѣющей къ проектируемой линіи въ Новоузенскомъ и Лбищенскомъ уѣздахъ, который теперь составляетъ 119,3 тыс. десятинъ, долженъ значительно возрасти съ постройкой желѣзной дороги.

Дѣйствительно, исходя изъ выше опредѣленнаго количества зерна, и оставаясь при предположеніи, что раіонъ посѣвной площади не превыситъ 119,3 т. десятинъ, получается на десятину 32,8 пуд. чистаго сбора зерна, тогда какъ по свѣдѣніямъ объ урожайности въ Новоузенскомъ у., урожаи пшеницы (за вычетомъ сѣмянъ для посѣва) составляютъ въ среднемъ 28,7 пуд. на десятину, ржи 25,6 пуд. и проса 23,0 пуда. Опредѣленный въ 3.900 тыс. пуд. свободный избытокъ зерна для вывоза можетъ получиться только въ томъ случаѣ, если значительно возрастутъ посѣвныя площади зерновыхъ хлѣбовъ.

Густота населенія въ Новоузенскомъ у. составляетъ теперь 16,2 душъ на кв. версту, а въ сосѣднемъ Лбищенскомъ у. только 2,6 (считая сельское

населеніе). Такая малая заселенность объясняется именно удаленностью уѣзда. Увеличеніе процентнаго отношенія посѣвной площади къ площади всѣхъ земель, можно ожидать, будетъ стремиться и въ Лбищенскомъ уѣздѣ къ достиженію тѣхъ же нормъ, какія въ настоящее время существуютъ въ Новоузенскомъ.

Отношеніе посѣвной площади къ общей поверхности уѣзда составляетъ по Новоузенскому у. 27,6%, а по Лбищенскому ничтожную величину, не достигающую 0,8%. Если даже остановиться на предположеніи, что площадь посѣвовъ возрастетъ лишь въ 2 раза въ предѣлахъ Лбищенскаго у. и достигнетъ 1,6% пространства уѣзда, то и въ этомъ случаѣ общая площадь посѣвовъ въ раіонѣ проектируемой магистрали достигнетъ 155,5 тыс. десятинъ, что при среднемъ чистомъ сборѣ зерна въ 25 пудовъ съ дес. и составитъ около 3.900 тыс. пуд. Но несомнѣнно, что расширеніе площади запашекъ произойдетъ гораздо энергичнѣе.

Распространеніе сельско-хозяйственныхъ машинъ и орудій въ крестьянскихъ хозяйствахъ обнаруживаетъ большую отсталость земледѣлія въ Лбищенскомъ уѣздѣ.

Названіе орудій и машинъ.	Новоузенск. уѣздъ.	Лбищенск. уѣздъ.
Сохъ.	47	351
Косуль	82	—
Плуговъ деревянныхъ . .	748	2.703
,, желѣзныхъ . . .	60.885	4.600
Боронъ деревянныхъ . .	91	404
,, дер. съ жел. зуб. .	184.156	18.494
,, желѣзныхъ . . .	3.096	36
,, проч. усоверш. .	3.013	—
Сѣялокъ	4.894	70
Жатвенныхъ машинъ . .	17.850	—
Молотилокъ ручныхъ . .	9	3
,, конныхъ . .	661	10
,, паровыхъ. .	120	2
Вѣялокъ.	26.244	87
Сѣнокосилокъ	6.839	469
Конныхъ грабель	1.462	172

Сравненіе этихъ данныхъ обнаруживаетъ, что земледѣліе здѣсь ведется гораздо болѣе примитивными орудіями, чѣмъ въ Новоузенскомъ уѣздѣ, который съ постройкой желѣзной дороги втянутъ въ товарное

зерновое хозяйство. Въ Новоузенскомъ у. почти исчезла соха, деревянный плугъ приходится меньше, чѣмъ въ 1 хозяйствѣ изъ десяти, число сложныхъ машинъ весьма велико. Въ Лбищенскомъ уѣздѣ деревянный плугъ употребляется чаще, чѣмъ въ 1 хозяйствѣ изъ 3-хъ, усовершенствованныя орудія насчитываются единицами.

Поэтому, на-ряду съ расширеніемъ посѣвной площади, необходимо ожидать, что съ проведеніемъ желѣзной дороги, сюда проникнутъ въ значительномъ числѣ усовершенствованныя сельско-хозяйственныя машины, и земледѣліе приметъ болѣе интенсивныя формы, чѣмъ это наблюдается въ настоящее время.

Скотоводство въ раіонѣ проектируемой дороги.

Главнымъ занятіемъ большинства населенія на протяженіи раіона магистрали, начиная отъ границъ съ Самарской губ. и до границъ Хивы, является скотоводство. Какъ было сказано при описаніи раіона Арало-Каспійской магистрали, главными видами скота здѣсь являются овцы и бараны, верблюды и лошади. Рогатый скотъ разводится здѣсь въ незначительномъ количествѣ. Причины этого явленія, принимая во вниманіе пустынный характеръ края, совершенно понятны: верблюды и лошади, служатъ средствомъ передвиженія, а лошади, кромѣ того, идутъ также въ пищу. Овцы же и бараны по своей неприхотливости и скороспѣлости представляютъ наиболѣе удобный скотъ.

На 100 жителей населенія въ Самарской губ. приходится лошадей 32, крупнаго рогатаго скота 30, овецъ 42 головы. Новоузенскій у. сравнительно съ остальною губерніей бѣднѣе лошадьми—27 головъ на 100 жителей, но богаче рогатымъ скотомъ—37 головъ, и такъ же бѣднѣе овцами—27 головъ на 100 душъ сельскаго населенія. Уральская область значительно богаче скотомъ: на 100 душъ сельскаго населенія приходится 38 головъ лошадей, 76 головъ крупнаго рогатаго скота и 230 головъ овецъ и барановъ. Лбищенскій уѣздъ отличается особеннымъ богатствомъ скотомъ; здѣсь считается на 100 жителей 50 лошадей, 107 головъ рогатаго скота и 365 головъ барановъ и овецъ. Особенный характеръ имѣетъ скотоводство уральскихъ казаковъ. Владѣя превосходными пойменными лугами по Уралу, казаки скупаютъ рогатый скотъ у киргизовъ и, нагуливая его на своихъ лугахъ, затѣмъ торгуютъ нагульнымъ скотомъ. При общинномъ пользованіи земельными угодьями, содер-

жаніе скота у уральскихъ казаковъ обложено особымъ налогомъ въ пользу всего войска, взимаемымъ за выпасъ скота въ количествѣ головъ сверхъ нормы, устанавливаемой станичными выборными.

Скотоводство Закаспійской области представляетъ рѣзко отличающія его черты. На 100 душъ населенія въ Мангышлакскомъ у. приходится головъ: лошадей 71, верблюдовъ 52, овецъ и барановъ 994 и совсѣмъ не разводится рогатаго скота. Главнымъ и почти единственнымъ источникомъ существованіи кочевника на Усть-Уртѣ является его стадо. Овца даетъ ему пищу, одежду, и товаръ для продажи для удовлетворенія всѣхъ его потребностей—шерсть и овчины.

Такимъ образомъ, съ полнымъ основаніемъ можно характеризовать скотоводство областей въ сѣверной части Арало-Каспійская ж. д., какъ переходную область къ кочевому скотоводству, характеризуемому по преимуществу разведеніемъ овецъ; кочевое населеніе въ Уральской области нѣсколько принаравливается къ требованіямъ Европейскаго рынка; будучи стѣснены въ своихъ кочевьяхъ, киргизы переходятъ къ разведенію крупнаго рогатаго скота, выпасъ котораго не требуетъ такихъ огромныхъ свободныхъ земельныхъ пространствъ, какъ разведеніе овецъ. Полоса пойменныхъ луговъ по Уралу, благопріятствующая здѣсь возникновенію скупки и отгула крупнаго рогатаго скота, — каковой промыселъ существуетъ въ нѣсколько иной формѣ въ густо населенныхъ раіонахъ Европейской Россіи, нѣсколько нарушаетъ постепенность перехода къ дикому кочевому скотоводству. Но и здѣсь, на югѣ Уральской сбласти, оказывается значительное количество овецъ.

Въ Мангышлакскомъ уѣздѣ черты кочевого скотоводства достигаютъ наиболѣе полнаго выраженія. Далѣе, къ югу отъ Мангышлакскаго у., въ полосѣ, подчиненной вліянію Средне-Азіатской ж. д , и разведеніе овецъ принимаетъ нѣсколько иной характеръ; здѣсь появляется и другая порода овецъ—знаменитая каракульская овца, заведенная здѣсь арабами. На всемъ складѣ даже и кочевого скотоводства проявляется вліяніе древней азіатской культуры, развивавшейся по берегамъ великой Азіатской рѣки Аму-Дарьи.

Рыбный промыселъ на р. Уралѣ и въ Каспійскомъ морѣ.

По даннымъ Наказнаго Атамана Уральскаго казачьяго войска вывозъ изъ предѣловъ Уральскаго войска рыбныхъ продуктовъ, добытыхъ въ Уральскихъ водахъ, т. е. по теченію р. Урала и въ прилегающемъ участкѣ Каспійскаго моря, въ среднемъ въ годъ за пятилѣтіе 1906—1910 г.г. составлялъ 1.509,9 тыс. пуд. Въ теченіе этихъ лѣтъ вывозъ колебался въ большихъ предѣлахъ, отъ 2.261,6 тыс. пуд. до 889,5 тыс. пуд., какъ показываетъ слѣдующая таблица вывоза рыбныхъ товаровъ изъ предѣловъ Уральскаго войска (въ тысячахъ пудовъ):

	1906	1907	1908	1909	1910	Въ сред. за пятил.
Красн. рыба						
Свѣжая . .	81,1	103,3	167,9	107,5	17.6	114,6
Соленая . .	28,7	21,5		22,0	23,1	
Черная рыба						
Свѣжая .	596,2	677,2	1.100,5	189,9	262,7	1.363,5
Соленая .	1.342,3	1.393,6		560,8	694,4	
Икра						
Красн. рыбы	4,2	2,2	3,9	3,2	2,5	3,2
Черной рыбы	40,6	62,3	13,7	4,8	15,5	27,4
Балыкъ . .	0,9	1,5	1,7	1,3	0,4	1,2
Итого .	2094,5	2.261,6	1.287,7	889,5	1.016,2	1.509,9

Изъ красной рыбы на Уралѣ ловятся бѣлуга, осетръ, шипъ и севрюга. Черной рыбой здѣсь называется всякая рыба, кромѣ красной, тѣ же породы, которыя на Волгѣ носятъ названіе частиковой рыбы: судакъ, сазанъ, лещъ, сомъ, жерехъ, вобла, и другіе, болѣе мелкіе виды: чехонь, окунь, линь, голавль, язь и проч. Рыбный промыселъ, составляющій собственность Уральскаго казачьяго войска, производится по Уралу и на морѣ подъ Гурьевомъ. Выловленная рыба отправляется гужемъ отчасти въ Уральскъ, а отчасти въ Гурьевъ. Вывозъ рыбы черезъ Уральскъ представляетъ величину, весьма незначительную по сравненію съ общимъ количествомъ вывоза уральской рыбы. По даннымъ

жел.-дор. статистики вывозъ главнѣйшихъ сортовъ составлялъ (въ тыс. пуд.):

	1906	1907	1908	1909	1910	1911
Красная рыба, свѣжая и мороженая.						
съ малой скор. . .	97	80	124	154	15	145
» большой » . .	57	31	35	48	10	44
Частиковая рыба, свѣжая и мороженая						
съ малой скор. . .	181	473	183	58	184	50
Частиковая рыба, вяленая, копч. и соленая.						
съ малой скор. . . .	293	405	185	74	142	42
Итого	628	989	527	334	351	281

Отправленіе другихъ станцій, расположенныхъ въ раіонѣ р. Урала, — именно Новоузенска и Александрова Гая измѣряется величинами совершенно незначительными, едва достигающими десятковъ и сотенъ пудовъ. Только въ 1910 году значится по отправленію со ст. Новоузенскъ 6.860 пуд. частиковой рыбы, которая была направлена главн. образ. въ Александровъ Гай (5.713 пуд.). Есть основанія предположить, что отправленіе рыбы изъ Уральска стало сокращаться съ 1908 года за счетъ вывоза уральской рыбы черезъ Астрахань—съ постройкой заволжской вѣтви Саратовъ-Астрахань. Естественное тяготѣніе уральскихъ рыбныхъ грузовъ не къ сѣверу, черезъ Уральскъ, а къ югу съ постройкой этой линіи значительно увеличилось, такъ какъ сократилось разстояніе гужевого подвоза. Съ проведеніемъ Арало-Каспійской магистрали создается наиболѣе удобный выходъ для уральской рыбы черезъ Александровъ Гай, а такъ какъ эта магистраль проходитъ такъ же и вблизи Эмбы, то необходимо считать къ перевозкѣ по этой линіи также и рыбные грузы эмбенскихъ рыбныхъ промысловъ.

Сѣверная половина мангышлакскаго раіона пріобрѣла большое рыбопромышленное значеніе благодаря географическому положенію и строенію дна. Раіонъ этотъ лежитъ на пути хода рыбы съ юга къ устьямъ Волги, Урала и Эмбы. Рыба весною идетъ вдоль западной части Мангышлакскаго полуострова, заворачиваетъ на востокъ по глубокому фарватеру

въ заливъ Сартышъ, потомъ вдоль острововъ Долгихъ, Орлова и затѣмъ къ устьямъ рѣкъ, впадающихъ съ сѣвера въ Каспій. Кромѣ весны, рыба проходитъ здѣсь на сѣверъ осенью для пріисканія въ сѣверной части ятовей на зиму. Сѣвернѣе Мангышлака противъ устьевъ Урала и Эмбы находится Эмбенская или Гурьевская бороздина, глубиною около 6 саж. Промысловое значеніе здѣсь имѣетъ особенно красная рыба, а въ послѣднее время—сельдь. Рыба, вылавливаемая здѣсь, отличается отъ рыбы, добываемой въ рѣкахъ и устьяхъ худобою, отчего мясо ея грубовато. Въ раіонѣ устья Эмбы рыбный промыселъ весьма развитъ, особенно на Жилой Косѣ, гдѣ ловится много воблы.

Статистическихъ данныхъ о величинѣ Эмбенскихъ промысловъ нѣтъ. Но можно предположить, по количеству и величинѣ рыбацкихъ поселковъ, что рыбные ловы здѣсь довольно значительны.

Рыбный промыселъ на Аральскомъ морѣ и на Аму-Дарьѣ.

Начало рыбнаго промысла на Аральскомъ морѣ и впадающихъ въ него рѣкахъ Сыръ-Дарьѣ и Аму-Дарьѣ положили ссыльные уральскіе казаки, высланные сюда съ Урала въ семидесятыхъ годахъ прошлаго столѣтія за отказъ повиноваться указу о всеобщей воинской повинности. Эти русскіе поселенцы первые обратили вниманіе на рыбныя богатства мѣстныхъ водъ. Вначалѣ, понуждаемые необходимостью обезпечить себѣ собственное пропитаніе, они занялись рыбными ловлями съ чисто продовольственными цѣлями, но вскорѣ ихъ промыселъ пріобрѣлъ и торговое значеніе: наиболѣе состоятельные изъ уральцевъ пріучили къ дѣлу туземцевъ,—киргизовъ и каракалпаковъ, и, употребляя ихъ въ качествѣ рабочихъ, организовали дѣло на промышленныхъ началахъ. Аральское рыболовство, сосредоточенное сперва въ низовьяхъ Сыръ-Дарьи и Аму-Дарьи, мало-по-малу распространилось по всему бассейну. Однако, оставаясь въ рукахъ уральцевъ, оно имѣло характеръ нѣкоторой односторонности. Усвоивъ пріемы рыболовства на Уралѣ, казаки, какъ элементъ очень консервативный, старались и въ Аральскомъ бассейнѣ примѣнять тѣ же пріемы; вначалѣ они ловили только красную рыбу, именно, шипа. Лишь впослѣдствіи промыселъ распространился и на частиковую рыбу, причемъ опять-таки только на тѣ ея породы, которыя, какъ жерехъ, лещъ и проч., имѣютъ ясно

выраженный ходъ изъ моря въ рѣки, или, какъ сазанъ, встрѣчаются въ громадныхъ количествахъ въ заливныхъ озерахъ. Только въ послѣдніе годы, съ проведеніемъ Ташкентской жел. дор. на Аральское море проникли крупные рыбопромышленники и ловъ рыбы сталъ утрачивать свой прежній односторонній характеръ, а вмѣстѣ съ тѣмъ появилась и организація вывоза и торговли рыбой.

Въ Аральскомъ морѣ и въ бассейнахъ рѣкъ, въ него впадающихъ, водятся слѣдующія породы: осетръ, шипъ, жерехъ, усачъ, лещъ, сазанъ, щука, судакъ, окунь, сомъ, маринка, по мѣстному—ширманъ, и вобла. Всѣ эти рыбы прѣсноводныя, но живутъ въ морской водѣ Аральскаго моря. Рыба особенно любитъ мелководные заливы и култуки, куда собирается массами въ весеннее время метать икру. У мелководныхъ береговъ Аральскаго моря, въ озерныхъ камышахъ и въ порослякъ по впадающимъ рукавамъ рѣкъ, при прогрѣваніи воды солнечными лучами развивается масса низшихъ животныхъ, которыя составляютъ обильный запасъ для питанія рыбы. Эта особенность Аральскихъ береговъ, подобно тому, какъ и береговъ Каспійскаго моря при устьяхъ Волги и Урала, представляетъ исключительно благопріятныя условія для развитія здѣсь рыбопромышленности.

До настоящаго времени уловъ рыбы, производимый въ Аму-Дарьѣ, не поступалъ къ вывозу вслѣдствіе отсутствія средствъ сообщенія по морю, но съ появленіемъ пароходства на Аральскомъ морѣ грузы рыбы направились къ ст. Аральское море Ташкентской ж. д. До постройки этой дороги рыба отправлялась въ ничтожномъ количествѣ на верблюдахъ въ Ташкентъ, Оренбургъ и близъ лежащіе города. Указать хотя бы приблизительно, какое количество рыбы вывозилось, не представляется возможнымъ по отсутствію надежныхъ статистическихъ данныхъ. Начиная же съ 1905 года вывозъ по Ташкентской ж. д. составлялъ: 179,5 тыс. пуд. въ 1905 г., 844,2 въ 1906 г. и 869,5 т. въ 1907 г. Статистика отправленія послѣдующихъ лѣтъ ничего не прибавляетъ къ той картинѣ вывоза рыбныхъ грузовъ со станцій между Оренбургомъ и Ташкентомъ, которая создалась немедленно послѣ постройки Ташкентской ж. д.: съ участка Конту-Кизилъ Тамъ, т. е. со станцій, расположенныхъ вблизи Аральскаго

моря и низовьевъ Сыръ-Дарьи, вывозъ рыбныхъ грузовъ въ 1911 году составилъ 644,5 тыс. пуд., а съ участка Кара-Кеткенъ-Бешъ-Арыкъ, расположеннаго по среднему теченію Сыръ-Дарьи 258,1 тыс. пуд. Такимъ образомъ, проведеніе Ташкентской ж. д. въ первые же годы реализовало для вывоза количество рыбныхъ продуктовъ, которое можетъ дать этотъ бассейнъ въ своей сѣв.-восточной части.

Дальнѣйшая судьба рыбнаго промысла на Аральскомъ морѣ вполнѣ зависитъ отъ использованія рыбныхъ богатствъ его юго-западнаго угла съ устьями Аму-Дарьи, а также рыбныхъ богатствъ самой рѣки.

Хотя въ послѣдніе годы тѣ крупные рыбопромышленники, которые обосновались на Аральскомъ морѣ, и предприняли постройку своихъ пароходовъ для доставки рыбы къ ст. Аральское море, а также, главнымъ образомъ, ихъ поддержкой объясняется возникновеніе здѣсь купеческаго пароходства, проектируемая Арало-Каспійская магистраль можетъ разсчитывать на значительныя перевозки рыбы. Убѣждаютъ въ этомъ слѣдующія соображенія. Разстояніе отъ ст. Аральское море до Кинеля, который является перевалочнымъ пунктомъ рыбныхъ грузовъ на рынки Европейской Россіи, составляетъ 1.156 верстъ. Разстояніе же отъ Кунграда, который будетъ перевалочнымъ пунктомъ рыбныхъ грузовъ съ воды на желѣзную дорогу, до Саратова составляетъ 1.344 вер. Такимъ образомъ, разница тарифа за 188 верстъ составляетъ въ пользу ст. Аральское море 6½ коп. Стоимость же доставки рыбныхъ грузовъ по Аму-Дарьѣ, съ перегрузкой затѣмъ въ морскія суда значительно выше, достигая 10 и 15 коп. за пудъ. Рыба, выловленная въ морѣ, даже и вблизи устьевъ Аму-Дарьи, можетъ быть, и послѣ постройки проектируемой магистрали будетъ поступать на Ташкентскую ж. д., но ловъ изъ озеръ, рукавовъ и рѣки Аму-Дарьи несомнѣнно найдетъ свой сбытъ на станціяхъ ближайшей къ нему Арало-Каспійской магистрали.

Предположенія о томъ, какого количества можетъ достигнуть рыбный ловъ на Аму-Дарьѣ и въ ея дельтѣ, могутъ до извѣстной степени обосноваться на соотношеніи улововъ въ настоящее время на Сыръ-Дарьѣ и на Аральскомъ морѣ. По отчетамъ Сыръ-

Дарьинскаго Областного Статистическаго Комитета уловъ рыбы по отдѣльнымъ раіонамъ (за 1911 годъ) составлялъ слѣдующія величины:

	тыс. пуд.	%%
Сыръ-Дарья	92,8	5,9
Озера Сыръ-Дарьи . . .	1.019,7	65,4
Аральское море	138,3	8,9
Аму-Дарья	309,3	19,8
Итого . . .	1.560,1	100,0

Какъ видно изъ этихъ данныхъ, главную массу рыбныхъ продуктовъ даютъ озера Сыръ-Дарьи— 65,4% и, затѣмъ, несмотря на малое развитіе промысла — Аму-Дарья (19,8%). Главныя количества рыбы, по породамъ, въ Аму-Дарьѣ ловятся: лещъ и вобла, сазанъ, судакъ, сомъ, усачъ и жерехъ.

	Выловлено тыс. пуд. Всего	въ Аму-Дарьѣ
Лещъ и вобла	687,8	152,1
Сазанъ	572,8	59,2
Судакъ	61,8	33,8
Сомъ	94,7	24,0
Усачъ	59,7	17,1
Жерехъ	29,6	11,6
Прочія породы	53,7	11,5
Итого . .	1.560,1	309,3

Разница въ цѣнахъ на рыбные товары въ Сыръ-Дарьинскомъ и Аму-Дарьинскомъ раіонахъ обнаруживаетъ рѣзкое вліяніе Ташкентской ж. д., вслѣдствіе прохожденія этой дороги черезъ Сыръ-Дарьинскій раіонъ и отдаленности ея отъ Аму-Дарьинскаго раіона. Рыбные товары на Аму-Дарьѣ расцѣниваются болѣе, чѣмъ вдвое дешевле.

	Въ Сыръ-Дарьинск. раіонѣ. за пудъ	Въ Аму-Дарьинск. раіонѣ. за пудъ
Шипъ	8 р. 50 к.	7 р.
Усачъ свѣжій . .	5 р.	2 р. 50 к.—3 р.
Сазанъ свѣжій .	3 р. 20 к.	1 р. 20—60 к.
Сомъ зимній (изъ садковъ) . .	4 р. 10—45 к.	2 р.—2 р. 50 к.
Жерехъ осенній .	3 р. 30 к.	2 р.—2 р. 40 к.
Судакъ зимній мороженый . .	5 р. 90 к.	2 р.—2 р. 40 к.
Лещъ зимній мороженый . .	2 р. 60 к.	1 р.
Вобла	1 р. 70 к.	80 к.
Проч. рыба зимой.	1 р. 20—70 к.	80 к.—1 р.
Икра шиповая .	100 р.—120 р.	50 р.
» жереховая .	12 р.—15 р.	8 р.

Только шипъ, котораго въ Аму-Дарьѣ въ послѣдніе годы ловится очень мало, а иногда и совсѣмъ не ловится, расцѣнивается въ Аму-Дарьинскомъ раіонѣ только на 1 рубль въ пудѣ дешевле при цѣнѣ его въ Сыръ-Дарьинскомъ раіонѣ въ 8 р. 50 к. Это сравненіе цѣнъ обнаруживаетъ весьма рельефно то обстоятельство, что въ Аму-Дарьинскомъ раіонѣ спросъ на рыбные товары далеко не соотвѣтствуетъ тому ихъ предложенію, которое возможно по наличности мѣстныхъ рыбныхъ богатствъ. Особенно рѣзко обнаруживается разница цѣнъ на массовые рыбные сорта, какъ вобла, лещъ и сазанъ. Несомнѣнно, что проведеніе Арало-Каспійской магистрали окажетъ сильное вліяніе на развитіе здѣсь рыбнаго промысла, создавъ возможность поставлять на рынки внутренней Россіи большія количества ходкихъ сортовъ рыбы.

Условія нефтяной промышленности въ раіонѣ Эмбы.

Описаніе рельефа. Равнина, примыкающая къ сѣверо-восточному берегу Каспійскаго моря, по нижнему теченію р. Урала, а въ южной ея части включая урочище Акъ-Кудукъ, т. е. приблизительно до 46° сѣв. широты,—представляетъ глубокую впадину, уровень которой у г. Гурьева на 12,16 саж. ниже уровня воды въ океанѣ. Она изобилуетъ горькосолеными озерами; ея почва представляетъ солонцевато-мер. гелистый илъ, въ нѣкоторыхъ мѣстахъ имѣются пески. Берега Каспійскаго моря лишены здѣсь рѣзкихъ очертаній, представляютъ плоскую однообразную равнину и такъ отлоги, что незамѣтно сливаются съ горизонтомъ водъ. Глубокихъ заливовъ море здѣсь не образуетъ, и прибрежныя воды его настолько мелки, что на разстояніи 5—7 верстъ отъ берега глубина ихъ не достигаетъ сажени. Болѣе глубокія мѣста имѣются только вблизи устья р. Урала. Большая часть другихъ заливовъ или заросли камышемъ, имѣя небольшія соединенія съ моремъ, или представляютъ полузамкнутыя озера—«прораны»—съ илисто-солончаковымъ дномъ.

Къ востоку, сѣверу и югу отъ этой обширной равнины рельефъ ея поверхности постепенно повышается, упираясь на юго-востокѣ въ возвышенность Усть-Уртъ; къ востоку, по направленію къ Мугоджарскимъ горамъ, на ней разсѣяны отдѣльныя, довольно значительныя возвышенности, какъ напримѣръ—горы Кой-Кара, Иманъ-Кара, представляющія вершины возвышенности Акъ-Тулагой, а къ сѣверу и къ сѣверовостоку рельефъ поднимается по направленію къ Общему Сырту, т. е. къ южнымъ отрогамъ Уральскаго хребта.

Съ юга Усть-Уртъ рѣзко выступаетъ надъ этой равниной. Возвышенная равнина Усть-Уртъ (въ переводѣ — «высокая степь») пространствомъ около 150.000 кв. верстъ между Каспійскимъ и Араль-

скимъ моремъ представляетъ гладкую, ровную какъ столъ, глинистую степь. На своей западной границѣ эта возвышенность ограничивается высокимъ обрывомъ, извилистымъ и мало доступнымъ, за исключеніемъ не многихъ логовъ. Этотъ обрывистый край Усть-Урта извѣстенъ подъ именемъ Чинка.

Орошеніе, почва и геологическое строеніе.

Описываемая мѣстность орошается тремя значительными рѣками—Уиломъ, Сагизомъ и Эмбой и многими небольшими рѣчками, въ числѣ которыхъ можно упомянуть р. Кайнаръ, какъ несущую прѣсную воду. Рѣки эти берутъ свое начало на сѣверо-восточныхъ возвышенностяхъ и несутъ солоноватую воду. Наименѣе соленую воду несетъ Уилъ; что же касается Сагиза, то близъ береговъ нижняго теченія этой рѣки прѣсной воды нельзя достать даже и въ колодцахъ. Эмба въ своемъ нижнемъ теченіи, начиная отъ урочища Кандаралы, въ сухое время года разбивается на отдѣльныя лужи стоячей, солоноватой, тухлой воды; между этими лужами русло Эмбы превращается въ сухіе, заросшіе камышемъ овраги. Рѣчка Кайнаръ протекаетъ у склона горъ Акъ-Тулагоя; она въ половинѣ іюля обыкновенно пересыхаетъ, и только мѣстами остаются лужи прѣсной воды.

Соленость водъ этихъ рѣчекъ зависитъ отъ состава почвъ, которыя онѣ размываютъ своимъ теченіемъ. Въ своемъ верхнемъ теченіи Сагизъ несетъ прѣсную воду. Притокъ Уила, Аще-Уилъ, впадающій въ Уилъ съ юго-востока, протекаетъ по чистому каменному руслу и несетъ чрезвычайно прозрачную, но сильно горько-соленую воду.

Геологическое строеніе этого обширнаго края до настоящаго времени еще недостаточно изучено и потому мы не имѣемъ геологическихъ картъ его не только детальныхъ, но даже общихъ. Геологическое обслѣдованіе описываемаго раіона, систематическое и планомѣрное, начато Геологическимъ Комитетомъ въ 1912 г. посылкою предварительной экскурсіи партіи геологовъ, а съ 1913 г. производятся детальныя изслѣдованія геологами по программѣ, составленной пока, на пять лѣтъ, съ точною съемкою обслѣдываемыхъ мѣстностей на планъ работами топографовъ. Наиболѣе изучена возвышенность Усть-Урта, благодаря прекраснымъ обнаженіямъ породъ въ уступахъ «Чинка». Возвышенность эта состоитъ

изъ третичныхъ отложеній, лежащихъ на мѣловыхъ образованіяхъ. На поверхности ея подъ незначительнымъ покровомъ наносовъ, а въ иныхъ мѣстахъ и совершенно лишенной такового, расположены пласты плотныхъ известняковъ. Подъ известняками залегаютъ глинистыя и мергелистыя, не пропускающія воду, породы. Мощность известняковъ измѣняется отъ 20 до 10 саженъ. Подъ известняками расположена песчаная свита породъ съ прослойками рыхлыхъ желѣзистыхъ и глинистыхъ песчаниковъ мощностью около 20—26 саженъ. Поскольку можно судить по обнаженіямъ въ обрывахъ Чинка подъ песками и песчаниками расположены сѣрыя глины и мергели съ отложеніями въ нихъ гипса и другихъ солей. Низменность у береговъ Каспійскаго моря, какъ и полуострова Бузачи, покрыта послѣ-третичными отложеніями, арало-каспійскими и эоловыми, съ выходами обширныхъ площадей отложеній пермской системы—къ югу отъ р. Эмбы и къ сѣверу отъ нея, возлѣ Урала и у Индерскаго озера, въ обоихъ случаяхъ сопровождаемыхъ мѣловыми образованіями. Обширнѣйшая площадь мѣловой системы занимаетъ нижнее теченіе рѣки Эмбы и къ сѣверу отъ него, образуя возвышенность Тулагой, съ горою Иманъ-Кара. Мѣловые холмы кольцомъ окружаютъ съ сѣвера темную массу Иманъ-Кары; мѣловыя породы обнажаютъ со всѣхъ сторонъ ея подошву. Склоны Иманъ-Кары усѣяны обломками бураго желѣзняка (лимонита), на вершинѣ обнажаются глыбы желѣзистаго песчаника. Гора Кой-Кара расположена западнѣе Иманъ-Кары; ея южный склонъ сложенъ изъ сѣраго песчаника, пропитаннаго солями желѣза. На вершинѣ этой горы имѣются обнаженія желѣзистаго песчаника, которые расположены правильными кругами, напоминающими конусы потухшихъ сопокъ. Желѣзистые песчаники включаютъ мезозойскія окаменѣлости, и представляютъ, вѣроятно, размытые и вывѣтрившіеся остатки толщи мезозойскихъ породъ.

Образованіе соленыхъ озеръ непосредственно въ сосѣдствѣ Каспійскаго моря наблюдается и въ настоящее время, причемъ морскіе неглубокіе заливы, «ильмени», обособляются отъ моря и въ нихъ происходитъ усиленное испареніе воды и сгущеніе солей; получаются первоначально солонцеватыя грязи—«соры», а потомъ—соляныя озера. Такой переходъ наблюдается въ настоящее время на Телюгенѣ.

Кромѣ того, глинистая почва поверхности описываемой мѣстности пропитана солью, и атмосферныя воды, выщелачивая эту соль, сносятъ ее въ озера и соры, увеличивая ихъ соленость. Наконецъ, въ глубинѣ почвы имѣются отложенія каменной соли и ключи, поднимающіеся съ этихъ горизонтовъ на поверхность, выносятъ соляной разсолъ. Такъ, Индерское озеро питается 10 соляными источниками. Пласты соли въ озерѣ, съ небольшими прослойками глины, имѣютъ 2 сажени толщины и представляютъ запасъ соли, исчисляемый въ 30 милліардовъ пудовъ. Меньше запасы соли въ озерѣ Искене, гдѣ ея пласты достигаютъ 15 вершковъ толщины. Эти два пункта обильнаго скопленія соли выдѣляются своимъ промышленнымъ значеніемъ изъ многочисленныхъ, разсѣянныхъ здѣсь группъ соляныхъ озеръ и соровъ.

Мѣсторожденіе нефти.

Происхожденіе нефтеносныхъ мѣсторожденій геологически точно не установлено. Нефтеносные пласты связаны здѣсь съ мѣловыми образованіями и мѣстами нефть просачивается изъ нихъ по трещинамъ или инымъ путемъ въ верхнія послѣтретичныя отложенія. Присутствіе нефти въ этомъ краѣ извѣстно было киргизамъ съ давнихъ временъ; изъ неглубокихъ ямъ они собирали нефть и приготовляли изъ нея лекарственныя снадобья. Географическіе предѣлы распространенія нефтеносныхъ мѣсторожденій точно не установлены. На крайнихъ, восточныхъ и сѣверныхъ отъ Каспійскаго моря, установленныхъ до сего времени предѣлахъ распространенія нефти, наблюдаются на поверхность земли выхода продуктовъ окисленія нефти, переходящихъ въ твердый асфальтъ; на днѣ многочисленныхъ высохшихъ озеръ выдѣляются на поверхность густые битумы, гудронъ и киръ, которыми особенно богатъ бассейнъ Сагиза. «Сагизъ» въ переводѣ на русскій языкъ значитъ смола. Истокъ Сагиза не изслѣдованъ, но еще въ 1840 г. Эверсманъ въ своей «Естественной исторіи Оренбургскаго края» сообщалъ на основаніи показаній мѣстныхъ жителей, что «Сагизъ вытекаетъ изъ песчаника, гдѣ есть источники земляной и каменной смолы». Крайніе на востокъ выхода битумовъ всего 60-ти верстъ не достигаютъ линіи Ташкентской жел. дор. (ст. Акъ-Кемиръ). Выхода густого битума, начиная съ сѣверо-востока, изъ предѣловъ Темирскаго уѣзда, распространяются по широкой площади (шириною до 100 верстъ), преиму-

щественно въ предѣлахъ бассейна Сагиза. Въ области Сагиза наблюдаются съ признаками нефти породы мѣловыхъ отложеній—глины, известняки и пески. На западѣ, въ 70 верстахъ отъ г. Гурьева, у границъ Букеевской орды, встрѣчены выходы жидкой нефти, въ поселкѣ Ново-Богатинскомъ, гдѣ въ настоящее время заложены буровыя скважины фирмою «Эмба». На сѣверѣ, въ предѣлахъ Лбищенскаго уѣзда между песками Тайсуганъ и Бійрюкъ, въ мѣстности Матенъ-Кожа-Май, имѣются колодцы, глубиною около 2 саженъ, откуда киргизы черпаютъ нефть. Колодцы вырыты лѣтъ 70 тому назадъ. Черпаньемъ уровень нефти быстро понижается, послѣ 15 вычерпанныхъ ведеръ обнажаются стѣнки колодца съ просачивающейся изъ нихъ нефтью. Нефть идетъ изъ песчаниковъ. Къ югу границы распространенія нефтяныхъ мѣсторожденій доходятъ до земель урочища Кара-Чунгулъ, т. е. нѣсколько не доходятъ до 46° сѣверной широты. Экспедиціей М. В. Баярунаса въ маѣ 1910 г. установлены въ урочищѣ Таспасъ асфальтовые песчаники, въ обнаженіяхъ мощностью до 4-хъ метровъ; паденіе ихъ очень слабое (4°—5°) на сѣверо-востокъ. При сильной лѣтней жарѣ черные асфальтовые песчаники сильно нагрѣваются и растопившійся асфальтъ течетъ по отвѣснымъ стѣнамъ оврага. Эту черную асфальтовую смолу киргизы называютъ «карамай»—черное сало.

Такимъ образомъ, площадь сплошного распространенія нефтеносныхъ мѣсторожденій въ предѣлахъ наблюдающихся выходовъ нефти, гудрона и асфальта, представляетъ значительную поверхность, далеко превышающую 50.000 кв. верстъ. Снова, въ меньшихъ размѣрахъ подобные выходы наблюдаются въ сосѣдствѣ на полуостровѣ Бузачи. Систематическія изысканія еще не охватили этого огромнаго нефтеноснаго пространства. Объявлены закрытыми для частнаго нефтяного промысла казенныя земли 11 волостей Гурьевскаго уѣзда, 1 волость Лбищенскаго и 3 волости Темирскаго уѣзда [1]).

Очеркъ исторіи нефтяного промысла на Эмбѣ.

Въ предѣлахъ описанной выше нефтеносной области буровыя работы промышленнаго характера въ

---

[1]) Гурьевскаго уѣзда волости: Карачагировская, Эмбо-Атравская, Акбасовская, Эмбенская, Джарчинская, Карабайлинская, Бланская, Кермакасская, Каратюбинская, Гурьевская и Кизылкугинская, Лбищенскаго уѣзда: Каракульская волость. Темирскаго уѣзда волости: Казбецкая, Джигель-Сагизская и Уймагутъ Джильтавская.

настоящее время производятся въ двумъ раіонахъ къ западу и къ сѣверо-западу отъ р. Сагиза и образуемаго здѣсь Каспійскимъ моремъ большого числа заливовъ, горько-соленыхъ озеръ и острововъ, носящаго на картѣ Генеральнаго Штаба названіе урочища Кугарна-Сагизъ, и къ югу отъ этого урочища и р. Эмбы. Въ первомъ раіонѣ, для краткости обозначимъ его «сѣверной» группой или—по имени главнаго здѣсь нефтяного промысла—Доссорской группой, въ нѣкоторомъ другъ отъ друга отдаленіи расположены промысла: Досъ-Соръ, Искене, Макатъ и Бля-Ули (Блюули); во второмъ раіонѣ, который можно обозначить, какъ южную группу, или по имени главнаго промысла — Кара - Чунгульскую группу—промысла расположены вокругъ озера Кара-Чунгулъ.

Въ настоящее время промыселъ Досъ-Соръ является по своему значенію центромъ добычи нефти. Этотъ промыселъ расположенъ въ 36 верстахъ къ сѣверовостоку отъ озера Искене. Послѣ предварительныхъ поисковъ г. Лемана, развѣдочное буреніе начато было здѣсь въ концѣ іюля 1908 года И. И. Стахѣевымъ, а затѣмъ въ мартѣ 1911 года начаты были работы Урало-Каспійскимъ Обществомъ. Въ истекшемъ 1913 году работы по добычѣ нефти производились на площади въ 60 десятинъ и за первые 9 мѣсяцевъ дебетъ нефти составилъ 4.785.000 пуд., а по предварительнымъ подсчетамъ за весь 1913 г.— 6.000.000 пуд. Въ этой мѣстности казна предполагаетъ сдать съ торговъ подъ добычу нефти въ ближайшемъ будущемъ 165 десятинъ. Будущее развитіе нефтяного промысла здѣсь обезпечено, если на его пути будутъ устранены препятствія культурно-экономическаго характера—именно затруднительность доступа сюда, вслѣдствіе недостатка путей сообщенія, и проистекающей изъ этого дороговизны, а въ иное время года даже невозможности доставлять сюда необходимые для промысловой дѣятельности матеріалы и товары, и вывозить отсюда нефть и ея продукты.

Въ менѣе счастливомъ положеніи находится пока работа въ раіонѣ озера Кара-Чунгулъ, благодаря значительной удаленности его отъ культурныхъ центровъ, отсутствію удобныхъ путей сообщенія и тяжелыхъ мѣстныхъ природныхъ условій. Хотя работы г. Лемана въ этомъ раіонѣ дали въ 1899 году бле-

стящіе результаты—первый въ Уральской области нефтяной фонтанъ, бившій въ теченіе 18 мѣсяцевъ и изливавшій въ озеро до 10.000 пуд. ежедневно, но указанныя причины задержали дальнѣйшее развитіе здѣсь промысловыхъ работъ. Въ силу условій концессіи, полученной г. Леманомъ отъ казны на весь Приэмбенскій раіонъ, піонеры нефтяного дѣла въ этихъ мѣстахъ принуждены были вести развѣдки по многимъ площадямъ и отдавать предпочтеніе этимъ работамъ, а не организаціи добычи нефти, откладывая послѣднюю до болѣе благопріятнаго времени, и, израсходовавъ на развѣдочныя работы около 700.000 рублей, въ началѣ 1905 года, въ связи съ общимъ кризисомъ, пережитымъ тогда промышленностью, вынуждены были пріостановить работы. Въ 1906 году приближался срокъ, на который предоставлено было правительствомъ право производства работъ, и г. Леманъ направилъ свои усилія, съ одной стороны, на хлопоты о продленіи концессіи, а съ другой стороны, къ привлеченію въ дѣло солидныхъ капиталовъ. Въ 1910 году имъ было организовано «Урало-Каспійское Нефтяное Общество».

Въ 1909 году Кара-Чунгулъ посѣтили горный инженеръ А. В. Покровскій и англійскій геологъ г. Сетенъ; они открыли шахту буровой скважины, фонтанировавшей въ 1899 г., и очистили эту скважину. Немедленно снова сталъ бить фонтанъ, въ теченіе первыхъ 2-хъ часовъ непрерывно, а затѣмъ періодически въ теченіе сутокъ. Шахта была залита нефтью, вытекавшей изъ нея въ озеро. Въ настоящее время Урало-Каспійскимъ Обществомъ, Обществомъ «Эмба» и Эмба-Каспійскимъ Акціонернымъ Обществомъ здѣсь производятся подготовительныя работы, строются помѣщенія для служащихъ и рабочихъ и т. д., и въ ближайшемъ времени въ этомъ раіонѣ будутъ начаты работы по буренію новыхъ скважинъ.

Работы предпринимателей на промыслѣ Досъ-Соръ въ настоящее время выразились въ постройкѣ на берегу Каспійскаго моря, въ мѣстечкѣ Большая Ракуша, двухъ нефтеперегонныхъ заводовъ (одинъ Урало-Каспійскаго О-ва и другой О-ва «Эмба»); закончены устройствомъ два нефтепровода отъ промысловъ на протяженіи 70 вер. до указанныхъ заводовъ въ м. Большая Ракуша. Эти нефтепроводы

продолжены въ море на 12 верстъ, для облегченія погрузки нефти въ наливныя суда достаточной осадки.

Въ общихъ чертахъ нефтеносный раіонъ Уральской области представляетъ громадную нефтеносную площадь, краевыя очертанія которой имѣютъ выхода густой тяжелой нефти, асфальта и гудрона, расположенные вдали отъ моря, на склонахъ возвышенностей. Въ прикаспійской низменности, примыкающей къ Каспійскому морю, въ области низовьевъ рѣкъ Уила, Сагиза и Эмбы, и горько-соленыхъ озеръ, соровъ и болотъ, встрѣчаются нефтеносные пласты съ богатымъ содержаніемъ легкой нефти, разработка которыхъ и привлекала въ настоящее время энергію предпринимателей и затрату крупныхъ капиталовъ. Однако, дальнѣйшее развитіе нефтяной промышленности въ Уральской области представляется совершенно необезпеченнымъ, и если въ ближайшемъ будущемъ не будетъ предпринято устройство удобныхъ путей для сообщенія этого раіона съ торговыми рынками, то представляется вполнѣ возможнымъ, что его огромныя нефтяныя богатства останутся неиспользованными, а капиталы и энергія предпринимателей окажутся затраченными напрасно.

Условія сообщенія съ рынками Эмбенскаго раіона. Условія морского сообщенія.

Въ настоящее время наиболѣе удобное сообщеніе съ этитъ раіономъ производится по Каспійскому морю черезъ г. Гурьевъ; но море замерзаетъ здѣсь съ ноября по мартъ, и навигація возможна лишь въ теченіе 7 мѣсяцевъ. Кромѣ суроваго климата препятствіемъ для развитія морского вывоза является то обстоятельство, что берега Каспійскаго моря весьма мелки и не годны для подхода даже и мелкосидящихъ судовъ; уровень воды подъ дѣйствіемъ вѣтровъ подвергается рѣзкимъ колебаніямъ. Отъ г. Гурьева судоходное сообщеніе поддерживается на Астрахань, но за отсутствіемъ воды, которую иногда верстъ на 20—30 и далѣе вѣтеръ угоняетъ отъ берега, работы по выгрузкѣ и нагрузкѣ судовъ иногда прекращаются на цѣлыя недѣли. Суда, которыя не успѣли уйти заблаговременно, остаются на мели до перемѣны вѣтра и новаго прихода воды. Если путемъ постройки нефтепровода до рейдовъ съ постоянно обезпеченной глубиной въ открытомъ морѣ и возможно было бы обезпечить вывозъ нефтяныхъ продуктовъ въ теченіе 7 лѣтнихъ мѣсяцевъ, то под-

возъ матеріаловъ и товаровъ для потребностей промышленности будетъ по прежнему необезпеченъ, что вызоветъ необходимость храненія значительной доли добычи нефти въ теченіе 5 мѣсяцевъ и большую стоимость подвозимыхъ матеріаловъ; оба эти обстоятельства окажутъ крайне неблагопріятное вліяніе на величину промысловой стоимости нефти..

Сообщеніе отъ Досъ-Сора поддерживается черезъ Гурьевскій и Ракушинскій рейды. На Гурьевскомъ рейдѣ дно моря менѣе топко, чѣмъ на Ракушинскомъ, и поэтому, въ случаѣ не особенно сильнаго вѣтра, когда есть къ тому возможность, къ судамъ подъѣзжаютъ за товарами на телѣгахъ, въ водѣ по грудь лошади.

По приходѣ на рейдъ, въ зависимости отъ уровня воды, суда останавливаются на разстояніи отъ берега отъ 6 до 20 верстъ. Здѣсь товары перегружаются на плоскодонныя суда—плашкоуты,—которыя подводятся баркасами или подтягиваются въ ручную шестами насколько возможно ближе къ берегу; когда это достигнуто, производится выгрузка въ плашкоуты меньшаго размѣра, съ меньшей осадкой, затѣмъ товары грузятся на телѣги, заѣзжающія въ воду для вывоза на берегъ. Въ случаѣ, если позволяетъ уровень воды, плашкоуты съ баркасовъ подводятъ непосредственно къ телѣгамъ. При такихъ условіяхъ, доставка отъ Гурьева до Доссора, при наилучшемъ состояніи гужевого пути, т. е. въ концѣ лѣта и въ началѣ осени, стоитъ отъ 18 до 20 коп. съ пуда. При распутицѣ цѣны возвышаются вдвое.

Съ еще большими затрудненіями происходитъ перегрузка на Ракушинскомъ рейдѣ, гдѣ морское дно очень топко, и верблюды и лошади не могутъ подходитъ къ плашкоутамъ.

Здѣсь нефтепромышленники устроили спеціальныя приспособленія. Обществомъ «Эмба» построенъ земляной молъ и помостъ, къ концу котораго подводятся плашкоуты, и грузы затѣмъ на вагонеткахъ доставляются на берегъ; Уральско-Каспійское Общество проложило по дну моря на доскахъ рельсы и вагонетки вывозятся лошадьми изъ воды на берегъ. Однако и эти приспособленія мало удешевляютъ стоимость перевозки, принимая во вниманіе короткое время наиболѣе удобнаго гужевого сообщенія промысловъ съ морскими пристанями. Кромѣ неблагопріятныхъ свойствъ морского берега, рядъ другихъ

мѣстныхъ условій подвергаетъ доставку грузовъ всякимъ случайностямъ, что ее значительно удорожаетъ и противъ существующихъ, достаточно высокихъ цѣнъ. Весной разливы рѣкъ на десятки верстъ дѣлаютъ дороги непроходимыми, такъ какъ степь покрывается водой даже въ самыхъ отдаленныхъ мѣстахъ. Разливъ Урала въ 1912 году прервалъ почти всякое сообщеніе Гурьева съ промыслами на полтора мѣсяца, съ половины апрѣля по конецъ мая, такъ что большая часть груза лежала на пристаняхъ въ ожиданіи спада водъ. Доставлялось лишь самое необходимое, возчиковъ иногда невозможно было достать, такъ какъ никто не брался мучить себя и скотъ, перетаскивая телѣги черезъ безчисленное количество водяныхъ протоковъ и разливовъ.

По спадѣ весеннихъ водъ появляются тучи комаровъ и слѣпней, являющихся въ этихъ мѣстахъ настоящимъ бичемъ для людей и животныхъ. Скотъ угоняютъ въ степи, на сѣверъ, и въ это время бываетъ трудно розыскать достаточное количество возчиковъ.

Люди бѣгутъ, не рискуя подвергать себя добровольному истязанію; киргизы откочевываютъ въ глубь степей вмѣстѣ съ своими верблюдами, а казаки, угнавъ верблюдовъ на сѣверъ, не желаютъ и слышать о работѣ.

Въ это трудное время Общество «Эмба» въ текущемъ году поддерживало сообщеніе промысловъ съ Гурьевымъ при помощи своихъ грузовыхъ автомобилей; впрочемъ, плохое состояніе дорогъ сильно препятствуетъ этому способу движенія.

Что касается грузового сообщенія промысла Доссоръ съ Ракушей, то наводненіемъ, бывшимъ въ серединѣ мая 1913 года, таковое было прервано, такъ какъ была затоплена вся мѣстность на разстояніи 6-ти верстъ отъ Ракуши и размыты насыпи, проложенныя черезъ эти мѣста, и только къ концу іюня мѣстность просохла настолько, что можно было приступить къ исправленію дорогъ, но эти работы затянулись почти до осени, вслѣдствіе недостатка рабочихъ рукъ.

Лишь въ августѣ мѣсяцѣ, когда начинаютъ пропадать комары, и пригоняются обратно табуны скота изъ степей, становится возможной перевозка грузовъ на промысла. Въ это время стараются, пользуясь сухой погодой, перевезти какъ можно скорѣй все, скопившееся на пристаняхъ; нефтепромышленники,

ощущая нужду въ грузахъ, возчики въ стремленіи заработать побольше до осенней распутицы.

Осенніе дожди начинаются съ октября мѣсяца, снова портятъ дороги, и доставка грузовъ идетъ опять гораздо медленнѣе, до наступленія заморозковъ. При наступленіи же заморозковъ становится невозможно морское сообщеніе.

Итакъ, самымъ удобнымъ временемъ для доставки грузовъ на промысла сухимъ путемъ являются: ранняя весна, когда просохнутъ степи отъ таянія снѣга, приблизительно недѣль шесть—въ концѣ марта и въ апрѣлѣ мѣсяцахъ, и недѣль десять осенью,—августъ, сентябрь и часть октября.

Въ эти сроки наблюдается наибольшее предложеніе перевозочныхъ средствъ и наиболѣе дешевые гужевые фрахты. Этимъ временемъ и стараются пользоваться нефтепромышленники; такъ, въ концѣ августа и въ сентябрѣ 1913 года съ Плотовинскаго базара, служащаго пристанью для города Гурьева, на Доссоръ и др. мѣста, отправлялось свыше пятисотъ подводъ въ сутки, такъ что къ серединѣ сентября были перевезены всѣ наличные грузы.

Такія затрудненія въ пользованіи морскимъ сообщеніемъ возможно было бы устранить, оборудовавъ подвозные пути отъ промысловъ Досъ-Сора къ морскому берегу и, затѣмъ, или посредствомъ устройства каналовъ по морскому дну на протяженіи 20 верстъ, или же насыпей, выше наиболѣе высокаго уровня воды, на такомъ же протяженіи; однако, эти устройства, при огромной дороговизнѣ ихъ строительной стоимости, не устранили бы все же необходимости рейдовой перегрузки на мелкосидящія суда. Постройка же здѣсь глубокаго порта являлась бы нецѣлесообрасной, такъ какъ плаваніе въ сѣверо-восточной части Каспійскаго моря затруднено общимъ мелководьемъ и замерзаніемъ здѣсь моря на продолжительное время въ году.

Вліяніе на развитіе промысловъ проведенія дороги Александровъ Гай Чарджуй. Существующ. условія сухопутнаго сообщенія.

Единственной надежной экономической базой промышленнаго развитія нефтеноснаго раіона Уральской области является проведеніе проектируемой желѣзной дороги Александровъ Гай-Чарджуй. Разсмотрѣніе вліянія постройки этого рельсоваго пути на судьбу Уральской нефтепромышленности и обратно—возможной величины транспортной работы, которая будетъ обезпечена проектируемой дорогѣ этимъ раі-

ономъ, логически должно начать съ описанія транспортной и вообще экономической связи, въ которую разсматриваемый нефтеносный раіонъ поставленъ въ настоящее время существующими условіями и по сухопутному пути. Исторически сообщеніе на Эмбу легло вдоль р. Урала отъ г. Уральска на Гурьевъ. Въ настоящее время по этому пути поддерживается по тракту почтовое сообщеніе съ Гурьевымъ, а черезъ Гурьевъ—съ Эмбой. Въ Гурьевѣ расположена ближайшая къ Эмбѣ почтово-телеграфная контора, въ Доссорѣ же имѣется только телеграфная станція. По оффиціальнымъ даннымъ почтоваго дорожника отъ Гурьева до ст. Уральскъ 485 вер. До Гурьева отъ Эмбенскаго раіона, считая отъ промысла Досъ-Соръ, по свѣдѣніямъ, собраннымъ на мѣстѣ, 110 вер. Разстояніе до Астрахани нѣсколько короче, чѣмъ до Уральска, по очень приблизительному измѣренію, верстъ на 50. Ближайшая желѣзнодорожная станція не черезъ Гурьевъ, а непосредственно отъ Досъ Сора—Александровъ Гай, но такъ какъ все гужевое движеніе направляется черезъ Гурьевъ и такъ какъ дорога на Астрахань подвержена сильнымъ климатическимъ вліяніямъ и частью проходитъ по льду Каспійскаго моря, она не всегда пригодна для пользованія, и Уральскъ-Гурьевскій почтовый трактъ является почти единственнымъ путемъ, который обслуживаетъ гужевую перевозку и пассажирское движеніе на Эмбу.

Почтовый трактъ отъ Уральска къ югу подымается на отрогъ Общаго Сырта—«Бѣлыя Горки», затѣмъ идетъ по слегка волнистому берегу Урала и вступаетъ въ рядъ логовъ—«россошей». Послѣ ряда этихъ логовъ идетъ по глинистой солончаковой степи и затѣмъ подымается на высокую сухую степь. Обрывистые высокіе берега Урала изъѣдены здѣсь рядомъ «ериковъ»—степныхъ балокъ, наполняющихся водой весной и во время дождей.

Перейдя послѣ Калмыкова высокую, неровную мѣстность, возлѣ большого поселенія Редутскаго, трактъ вступаетъ въ мѣстность низменную, солончаково-болотистую, поросшую камышемъ и солянками. Хотя вдоль Уральскъ-Гурьевскаго тракта расположены большія казацкія села, ведущія значительную торговлю съ киргизами, и почтовыя сообщенія по этому тракту обслуживаютъ также и потребности многочисленнаго населенія этихъ селъ, дорога эта

находится въ очень плохомъ состояніи, а зимою бураны создаютъ еще болѣе неблагопріятныя условія движенія. Частые снѣжные бураны, а въ распутицу тяжелый глинистый грунтъ, при неровной съ постоянными спусками и подъемами дорогѣ, дѣлаютъ ее иногда непроходимой, и путь этотъ имѣетъ второстепенное значеніе, служитъ подсобнымъ для доставки задержавшихся въ навигацію грузовъ. Продолжительность движенія отъ Гурьева до Уральска, въ среднемъ около 20 дней, съ колебаніями въ зависимости отъ состоянія пути, чрезвычайно удорожаетъ стоимость провоза. Обычная плата при хорошемъ состояніи пути составляетъ около 40 копѣекъ за пудъ обыкновеннаго, т. е. не громоздкаго груза. При дурномъ состояніи дороги, или при перевозкѣ громоздкаго, тяжеловѣснаго груза провозная плата возвышается до рубля съ пуда.

Между тѣмъ, непосредственно въ мѣстности расположенія промысловъ можно получать лишь очень ограниченное число товаровъ—только продукты скотоводства и часть фуража. Всѣ остальные товары, какъ предметы потребленія для служащихъ и рабочихъ—пищевые продукты—зерно, муку, овощи, одежду, предметы домашняго обихода и все, необходимое для оборудованія промысловъ и производства работъ—буровые стнаки и инструменты, трубы, машины, двигатели, строительные матеріалы,—известь, желѣзо, цементъ, лѣсъ и весь мелкій матеріалъ,—все необходимо доставлять съ болѣе или менѣе удаленныхъ рынковъ. Какъ ни неудобно морское сообщеніе, но оно является наиболѣе дешевымъ изо всѣхъ возможныхъ способовъ сношенія промысловаго раіона со внѣшнимъ міромъ.

Уральскъ представляетъ значительный торгово-промышленный пунктъ, гдѣ развиты мукомольное дѣло, лѣсопильное, торговля рыбой, торговля скотомъ и обработка продуктовъ скотоводства. Таковъ же экономическій характеръ селъ (бывшихъ форпостовъ) и станицъ, расположенныхъ внизъ по Уралу вдоль Уральскъ-Гурьевскаго тракта, а также тѣхъ населенныхъ пунктовъ, которые расположены въ предѣлахъ Самарской губерніи, у головного участка проектируемой желѣзнодорожной линіи; какъ видно изъ предыдущаго описанія (см. главу: «Сельское хозяйство и скотоводство въ раіонѣ проектируемой мигистрали»), за исключеніемъ рыбныхъ промысловъ

по Уралу, экономическій характеръ края къ сѣверу отъ проектируемой дороги приблизительно однороденъ.

Такимъ образомъ, товары, являющіеся продуктами сельскаго хозяйства, направятся въ Эмбенскій раіонъ по этому направленію. Всѣ остальные товары необходимо доставлять сюда изъ отдаленныхъ рынковъ, и въ настоящее время они направляются преимущественно изъ Астрахани, куда въ свою очередь поступаютъ по Волгѣ и какъ, напр.,—нѣкоторые спеціальные матеріалы, необходимые для оборудованія нефтяныхъ промысловъ, по Каспійскому морю изъ Баку. Дальность разстоянія перевозки при описанныхъ выше условіяхъ чрезвычайно удорожаетъ оборудованіе нефтяныхъ промысловъ. Нефтеносные пласты въ Доссорскомъ раіонѣ расположены на меньшей глубинѣ, чѣмъ на Бакинскихъ промыслахъ (сколько можно судить объ этомъ по эксплоатируемымъ въ настоящее время скважинамъ и, слѣдовательно, можно предположить, что на каждую буровую вышку нѣкоторыхъ матеріаловъ, именно обсадныхъ трубъ, будетъ требоваться нѣсколько меньшее количество, но такъ какъ производительность скважинъ здѣсь меньше и быстрѣе падаетъ (уменьшается), а число неудавшихся, т. е. не давшихъ нефти, скважинъ значительно больше, чѣмъ это наблюдается въ Баку, то возможно что для добычи нефти въ Доссорскомъ раіонѣ потребуется, при его промышленной разработкѣ большее чѣмъ, въ Баку число буровыхъ скважинъ на одинаковое опредѣленное количество добытой нефти. Въ виду этого относительно количества матеріаловъ, необходимыхъ для буренія, несмотря на то, что нефтеносные пласты расположены на меньшей глубинѣ, чѣмъ въ Баку, Доссорскій раіонъ не имѣетъ преимуществъ передъ Бакинскимъ. Съ другой же стороны, въ настоящее время, когда стоимость доставки настолько удорожается отсутствіемъ хорошихъ путей сообщенія, излишніе по ней расходы падаютъ тяжелымъ бременемъ на стоимость добычи нефти, а присоединяющіеся сюда большіе расходы по вывозу нефтяныхъ продуктовъ создаютъ высокую ихъ стоимость на мѣстѣ, почему они и не могутъ быть предложены на рынкѣ въ большомъ количествѣ и по цѣнамъ болѣе дешевымъ, чѣмъ бакинскія.

Проведеніе желѣзной дороги измѣняетъ это положеніе. Разстояніе желѣзнодорожной доставки отъ

Доссорской группы составитъ: 400 верстъ до Александрова-Гая и отъ Александрова-Гая до Саратова 244 версты, всего до Саратова 644 версты (разстояніе Саратовъ-Уральскъ составляетъ 396 верстъ), т. е. Эмбенскій раіонъ въ отношеніи желѣзнодорожнаго сообщенія станетъ въ такія же условія, въ какихъ теперь находится Астрахань (621 верста до Саратова).

Подвозъ гужемъ отъ линіи проектируемой дороги къ промысламъ на Досъ-Соръ (отъ ст. Бляули) будетъ около 26 верстъ, до Маката 12 и до Кара-Гунгула около 40 верстъ, что, принимая во вниманіе въ этой мѣстности гораздо лучшія почвенныя условія гужевой перевозки, чѣмъ въ обратномъ направленіи отъ Досъ-Сора къ морю, врядъ ли ляжетъ на пудъ груза большимъ расходомъ, чѣмъ 5—10 коп. Такимъ образомъ, общее удешевленіе транспортнаго сообщенія Досъ-Сора съ проведеніемъ желѣзной дороги можно считать около 25 коп., сравнивая со стоимостью доставки грузовъ при морской перевозкѣ отъ Астрахани, и до 85—90 коп.—при сравненіи со стоимостью перевозки до Досъ-Сора отъ Уральска при дурномъ состояніи гужевого пути. Кара-Чунгульскіе промысла по линіи проектируемой дороги отстоятъ на 150 вер. южнѣе Доссорскихъ, считая отъ Александрова Гая, но это компенсируется тѣмъ обстоятельствомъ, что въ настоящее время Кара-Чунгульскій раіонъ не имѣетъ никакихъ приспособленій, ни дорогъ для подвоза или вывоза грузовъ и нефти.

Движеніе лѣсныхъ грузовъ можно ожидать отъ Саратова. Движеніе грузовъ желѣза—частью изъ Саратова, главнымъ же образомъ, непосредственно изъ раіоновъ металлургической промышленности—южнорусскаго и уральскаго.

Но совершенно измѣняются транспортныя соотношенія при постройкѣ проектируемыхъ желѣзнодорожныхъ линій: Уральскъ-Царицынъ и Оренбургъ-Уфа. При осуществленіи этихъ дорогъ подвозъ лѣсныхъ товаровъ нужно ожидать непосредственно изъ лѣсовъ сѣвернаго и средняго Урала, такъ какъ въ настоящее время наблюдается возникновеніе крупныхъ лѣсопильныхъ заводовъ въ мѣстностяхъ, богатыхъ лѣсомъ, и разработанный лѣсъ направляется по желѣзнодорожному пути непосредственно на рынки потребленія. Поэтому при условіи желѣзнодорожнаго сообщенія Эмбы черезъ Александровъ Гай-Уральскъ-Илецкъ-Оренбургъ-Уфа распредѣлитель-

ный лѣсопильный рынокъ Саратова, вѣроятно, утратитъ свое значеніе для снабженія этого раіона. Снабженіе эмбенскаго рынка желѣзомъ и желѣзными издѣліями при осуществленіи такой сѣти желѣзныхъ дорогъ будетъ происходить частью черезъ Царицынъ, частью же съ заводомъ Урала.

Отправленіе и прибытіе грузовъ Эмбенскаго—Доссорскаго нефтеноснаго раіона.

Вопросъ о величинѣ той части грузооборота проектируемой дороги, которая опредѣлится развитіемъ нефтяныхъ промысловъ на Эмбѣ и въ ближайшихъ къ ней раіонахъ рѣшается полностью въ зависимости отъ того количества нефти, которое эти промысла смогутъ дать рынку. Какъ было приведено выше, дебетъ нефти Досъ-Сора составилъ въ истекшемъ 1913 году 6.000.000 пуд. Предполагая, что добыча нефти въ будущемъ, при дальнѣйшемъ развитіи промысловъ и по своей интенсивности не превыситъ этой величины тогда на 1 десятину нефтеносной площади въ годъ можно ожидать добычу въ 100.000 пудовъ (Промыслы Досъ-Сора занимаютъ 60 десятинъ). Несомнѣнно, что такое предположеніе весьма умѣренно, а разработка нефтеносныхъ мѣсторожденій Эмбы, буде она приметъ промышленный характеръ, не ограничится столь мало-интенсивной работой. Однако, предполагая лишь 100 т. пуд. съ десятины, принимая во вниманіе, что существуетъ правительственное предположеніе о сдачѣ въ Досъ-Сорѣ съ торговъ подъ разработку въ наступившемъ 1914 году 165 десятинъ, добычу нефти на этой площади можно ожидать не менѣе 16½ милл. пудовъ въ годъ. Такимъ образомъ, общая годовая производительность нефтеносной площади Досъ-Сора можетъ быть принята на нефтеносныхъ земляхъ, которыя въ настоящее время развѣданы глубокими скважинами и признаны промышленно-нефтеносными, въ суммѣ около 22½ милл. пудовъ, а принимая, что проектируемая дорога закончена будетъ постройкой не ранѣе 1 января 1918 года, и считая увеличеніе ежегодной добычи нефти за счетъ расширенія площади нефтедобыванія и ея интенсификаціи минимумъ 10%, то къ этому времени добыча нефти на Досъ-Сорѣ опредѣлится около 30—35 милліоновъ пудовъ.

Для опредѣленія количества нефти, которое можетъ быть получено на Кара-Чунгульскихъ мѣсторожденіяхъ, пока не имѣется данныхъ промышленнаго опыта, такъ какъ всѣ работы на Кара-

Чунгулѣ имѣли до сихъ поръ развѣдочный характеръ. На основаніи же развѣдокъ, полученной фонтанной нефти и нефти, добытой тартаньемъ, можно заключить, что на Кара-Чунгульскомъ промыслѣ существуютъ условія для добычи нефти не въ меньшемъ, чѣмъ на Досъ-Сорѣ, размѣрѣ. Но Кара-Чунгульскому промыслу, отчасти вслѣдствіе организаціонныхъ неудачъ, о которыхъ было разсказано выше, отчасти вслѣдствіе большей удаленности этого раіона отъ населенныхъ пунковъ, затерянности его среди песковъ и соленыхъ болотъ и озеръ, не посчастливилось, и, вѣроятно, здѣсь начала промышленнаго нефтедобыванія можно ожидать лишь къ тому времени, когда уже будетъ приступлено къ постройкѣ проектируемой дороги. Поэтому, добычу нефти на Кара-Чунгулѣ ко времени постройки проектируемой дороги примемъ въ количествѣ меньшемъ даже, чѣмъ то количество, которое далъ Досъ-Соръ въ истекшемъ 1913 году, именно—всего 5 милліоновъ пудовъ.

Всѣ эти расчеты, конечно, являются предположительными. Огромная площадь нефтеноснаго раіона, установленная промышленная благонадежность указанныхъ двухъ нефтеносныхъ площадей Досъ-Сора и Кара-Чунгула, а также открытіе въ многочисленныхъ пунктахъ присутствія нефти,—эти факты даютъ основаніе ожидать гораздо большей производительности Уральскихъ нефтяныхъ мѣсторожденій. Весьма осторожныя заключенія геологовъ, изучавшихъ, напр., Досъ-Соръ, сводятся къ предположенію, что производительность Досъ-Сора легко можетъ достигнуть производительности Грозненскаго раіона, т. е. до 75 милліоновъ пудовъ. Однако, изъ боязни впасть въ преувеличеніе, примемъ цифру добычи около 35 милліоновъ пудовъ (Досъ-Соръ вмѣстѣ съ Кара-Чунгуломъ). Около 10 милліоновъ пудовъ потребуетъ на топливо паровозовъ проектируемая дорога и около 22 милліоновъ пудовъ поступитъ къ вывозу. Такое количество добычи предполагаетъ эксплоатацію 350—400 скважинъ, что представляетъ очень небольшое развитіе промысловъ. При такомъ предположеніи ежегодно должно сооружаться въ раіонѣ Досъ-Сора, т. е. на промыслѣ и на развѣдочныхъ участкахъ, около ста буровыхъ скважинъ, а такъ какъ при сооруженіи скважины на ея постройку въ данномъ раіонѣ требуется всякихъ матеріаловъ, машинъ, станковъ, инструментовъ и проч. въ сред-

немъ около 10.000 пуд., то ежегодно для Досъ-Сора потребуется около 1.000.000 пуд. промысловыхъ грузовъ, и для Кара-Чунгула нѣсколько свыше 100.000 пуд.

Прибытіе лѣсныхъ матеріаловъ, на основаніи данныхъ, собранныхъ на мѣстѣ, должно быть принято не менѣе 400 т. пуд. для Досъ-Сора, и не менѣе 100 т. пуд. въ Кара-Чунгулъ.

Въ этой мѣстности, какъ было сказано, нѣтъ кромѣ продуктовъ скотоводства и небольшого сбора кормовъ для скота, никакихъ продуктовъ для потребленія населенія. Поэтому необходимо предположить, на основаніи мѣстныхъ данныхъ, что для обслуживанія нефтяного промысла возникнутъ здѣсь рабочіе поселки, съ рабочимъ населеніемъ не менѣе 5 тыс. душъ и общимъ населеніемъ 8—10 тыс. Принимая по среднимъ нормамъ общую потребность въ товарахъ потребленія (хлѣба, чая, сахара, мануфактуры, деревянныхъ издѣлій и прочихъ) въ 25 пуд. на душу, прибытіе потребительскихъ грузовъ можетъ быть принято въ общемъ количествѣ 250.000 пуд. Такимъ образомъ, грузооборотъ станцій, которыя будутъ расположены при Досъ-Сорѣ и Кара-Чунгулѣ опредѣляется въ круглыхъ цифрахъ:

	Досъ-Соръ.	Кара-Чунгулъ.	Итого.
	въ тысячахъ пудовъ.		
Отправленіе:			
нефтяныхъ продуктовъ .	20.000	1.750	21.750
Прибытіе:			
Грузы для промысловъ:			
лѣсъ	400	100	500
трубы желѣзныя (или желѣзо для нихъ) . . .	450	45	495
желѣзо листовое и кров. .	50	5	55
машины и ихъ части . .	70	7	77
инструменты	25	2½	27½
цементъ	80	8	88
покрасочный матеріалъ .	15	1½	16½
гипсъ	10	1	11
кирпичъ	300	30	330
товаровъ потребленія . .	200	50	250
Итого прибытія . .	1.600	250	1.850
весь грузооборотъ .	21.600	2.000	23.600

Кромѣ этихъ грузовъ, необходимо имѣть въ виду, что Эмбенскій раіонъ, привлекши рабочее населеніе

на нефтяные промысла, создавъ здѣсь промысловую жизнь, въ то же время образуетъ населенный пунктъ посреди обширнаго пространства, на которомъ разсѣяны кочующіе скотоводы—калмыки. Онъ явится мѣстнымъ рынкомъ, гдѣ мелкіе торговцы будутъ скупать скотъ, кожи, сало и прочіе случайные продукты въ родѣ киргизскихъ тканыхъ и плетеныхъ издѣлій и отправлять эти товары по направленію къ рынкамъ Европейской Россіи. Вмѣстѣ съ тѣмъ, залежи твердыхъ битумовъ, асфальта, озокерита образуютъ запасъ полезныхъ ископаемыхъ, которыя направляются также на эти рынки. Необходимо имѣть въ виду, что рыбные промысла побережья Каспійскаго моря, расположенные близъ жилой косы (недалеко отъ Кара-Чунгула, Прорвы и пр.) тоже дадутъ нѣкоторое количество груза (рыба, соль, снасти, пищевые и др. продукты). Принимая это во вниманіе, необходимо предположить, что эти грузы образуютъ значительную дополнительную группу, которая можетъ быть включена въ категорію грузовъ, обозначаемую обыкновенно «прочими грузами», и измѣряемую, по принятой нормѣ, 10% предполагаемаго грузооборота. Такимъ образомъ, общій грузооборотъ станцій проектируемой дороги, расположенныхъ въ предѣлахъ Эмбенскаго нефтеноснаго раіона, составитъ по самымъ умѣреннымъ предположеніямъ 25.960.000 пуд. или кругло, 26 милл. пудовъ.

Данныя о количествѣ грузовъ, доставляемыхъ въ Эмбенскій раіонъ, въ настоящее время чрезвычайно отрывочны и неполны. Такъ, мѣстнымъ изслѣдованіемъ получено свѣдѣніе, что О-вомъ «Эмба» было доставлено въ Досъ-Соръ морскимъ путемъ за время съ открытія навигаціи по 15 іюля (въ 1913 г.) слѣдующее количество грузовъ (пудовъ):

	черезъ Гурьевъ.	черезъ Ракушу.
машинныхъ частей	300	6.200
матеріаловъ	10.000	107.500
лѣса	42.000	16.000
кирпича	1.000	99.000
трубъ	68.000	—
хозяйственнаго имущества . .	2.500	—
Итого .	122.800	228.700

Такъ какъ этимъ обществомъ во вторую половину навигаціи было доставлено, по тѣмъ же свѣдѣніямъ, значительно большее количество грузовъ, то можно

предположить, что оба крупнѣйшія общества Эмбенскаго раіона доставили въ Досъ-Соръ въ 1913 году около 2 милліоновъ пудовъ. Этотъ годъ былъ временемъ постройки 2-хъ нефтепроводовъ и 2-хъ нефтеперегонныхъ заводовъ; вѣроятно, что очень значительное количество грузовъ будетъ поступать только въ первые годы, когда будетъ происходить еще оборудованіе промысловъ. Но площадь нефтедобыванія будетъ естественно расширяться, будутъ возникать новыя промышленныя общества, и потому вполнѣ справедливо отмѣтить, что прибытіе промысловыхъ грузовъ въ количествѣ 1.100.000 пудовъ въ годъ исчислено со значительнымъ преуменьшеніемъ. Однако, изъ осторожности подсчитанныя выше количества оставляются безъ измѣненія.

Вопросъ о направленіи вывоза нефтяныхъ товаровъ изъ Эмбенскаго раіона разрѣшается наглядно разсмотрѣніемъ географическаго положенія послѣдняго. Нефтяное топливо естественно направится частью на Рязанско-Уральскую дорогу и на Волгу, частью же на югъ—въ Хиву и на Средне-Азіатскую ж. д. Керосинъ изъ Досъ-Сора и Кара-Чунгула естественно направится для удовлетворенія спроса болѣе культурнаго населенія въ Саратовъ, на Уралъ и частью на югъ въ Среднюю Азію. Можно предположить, что изъ общаго количества 22 милліоновъ ожидаемаго вывоза нефтяныхъ грузовъ около 3 милл. будетъ вывезено въ видѣ сырой нефти, около 6 милл. пуд. будетъ вывезено керосина, около 1 милліона пуд.—смазочныхъ маселъ и около 12 милліоновъ пуд.—нефтяныхъ остатковъ. Такой расчетъ основывается на приблизительныхъ опредѣленіяхъ качествъ Эмбенской нефти:

6	мил.	пуд. керосина	20,7%
1	»	» смазочныхъ маселъ .	3,4%
22[1])	»	» нефт. остатковъ . .	75,9%
29	мил.	пуд.	100%
3	»	» сырой нефти	

[1]) Считая потребленіе Арало-Каспійской ж. д. 10 м. п.

Запасы соли и соляные промыслы. Въ раіонѣ линіи обширныя соляныя богатства представлены многочисленными соляными озерами и залегающими подъ почвой штоками каменной соли. Однако, выработка соли до настоящаго времени не могла принять широкихъ промышленныхъ размѣровъ вслѣдствіе невозможности вывозить добытые продукты. Оффиціальныя свѣдѣнія о выработкѣ соли въ Уральской области очень неполны и случайны, но ихъ неполнота объясняется именно нерегулярностью этихъ промысловъ. По даннымъ Горнаго Комитета добыча соли въ Эмбенской группѣ въ нѣкоторые годы достигала 200 тыс. пуд., а въ многочисленныхъ свободныхъ озерахъ общее количество добычи колеблется отъ 13 до 387 тыс. пуд. Добыча соли въ степныхъ озерахъ находится въ зависимости отъ состоянія лѣтней погоды: въ дождливое лѣто выволочка соли уменьшается, въ сухое—возрастаетъ.

Изъ многочисленныхъ озеръ, гдѣ возможна выволочка соли, огромное промышленное значеніе представляетъ Индерское озеро, находящееся у 300 версты (отъ Александрова Гая) по проектируемой магистрали. Оно лежитъ близъ невысокихъ горъ, сложенныхъ изъ гипса, известняковъ, песчаниковъ и мергелей. Своимъ происхожденіемъ оно обязано штокамъ каменной соли, залегающей въ нѣдрахъ земли, черезъ которые пробиваются источники, выносящіе соль на поверхность. Пласты соли въ озерѣ съ небольшими прослойками глины, имѣютъ 14 футовъ толщины, и исчисляются около 30 милліаровъ пуд. По химическому составу индерская соль относится къ лучшимъ въ Россіи: она содержитъ 98% хлористаго натрія и только слѣды хлористаго магнія и сѣрнокислой извести.

Весной и осенью, послѣ дождей, поверхность озера бываетъ покрыта рапой или тузлукомъ, — а лѣтомъ, въ сухое время, слой рапы незначителенъ, и все озеро, какъ отъ снѣга, бѣлѣетъ кристалами самосадочной соли. Казаки и киргизы добываютъ соль самымъ элементарнымъ способомъ, выѣзжая на озеро и выгребая ее лопатами на возы. По мнѣнію нѣкоторыхъ свѣдущихъ лицъ такимъ образомъ изъ озера ежегодно добывается свыше 500 тыс. пуд. Соль продается, главнымъ образомъ, для посола рыбы въ Гурьевѣ и Уральскѣ.

Другой пунктъ, гдѣ возможна промышленная разработка соли, расположенъ южнѣе, въ раіонѣ Эмбенскихъ нефтяныхъ промысловъ, это озеро Искене. Но соль здѣсь хуже по своему качеству и запасъ ея значительно меньше: толщина пласта въ озерѣ достигаетъ всего 15 вершковъ, и размѣры озера въ нѣсколько разъ меньше размѣровъ Индерскаго озера.

Съ проведеніемъ желѣзной дороги возможно, что выработка соли будетъ происходить не только въ этихъ двухъ крупныхъ промышленныхъ пунктахъ, но увеличится и выработка соли кустарнымъ способомъ въ мелкихъ степныхъ озерахъ. Однако, съ увѣренностью возможно ожидать промышленной разработки соли только въ Индерскомъ озерѣ и въ оз. Искене. Индерское озеро расположено отъ Саратова на разстояніи 544 верстъ, тогда какъ Баскунчакское оз. всего на разстояніи 390 верстъ, и Баскунчакское оз. имѣетъ вблизи такой огромный рынокъ, какъ Волжско-Каспійскіе рыбные промысла, и дешевый путь перевозки по Волгѣ, поэтому выработка баскунчакской соли достигаетъ ежегодной величины свыше 30 милліоновъ пудовъ; Индерское озеро, несмотря на богатство запасовъ соли, не имѣетъ такихъ преимуществъ близости къ рынкамъ, и потому сомнительно, чтобы самая промышленность здѣсь достигла размѣровъ промышленности Баскунчакской. Сравнивая положеніе Индерскаго озера съ расположеніемъ Илецкихъ промысловъ, которые отстоятъ отъ Самары, а слѣдовательно, и отъ пункта передачи на рынки Европейской Россіи на 466 верстъ, также необходимо констатировать, съ одной стороны, менѣе благопріятное расположеніе Индерскаго озера. Но съ другой стороны, илецкая соль встрѣчаетъ конкурренцію пермской соли, которая задерживаетъ ея выходъ главнымъ образомъ, на рынки Сибири, гдѣ имѣется главный спросъ молотой соли. Такъ же и на рынки Поволжья и Европейской Россіи молотая пермская соль, болѣе дешевая, чѣмъ илецкая, задерживаетъ сбытъ послѣдней; совокупность этихъ обстоятельствъ неблагопріятно вліяетъ на развитіе добычи илецкой каменной соли. Такимъ образомъ, хотя Илецкій промыселъ и расположенъ ближе Индерскаго озера, дороговизна стоимости добычи на мѣстѣ— Илецкій промыселъ не можетъ выпускать соль со своихъ копей ниже 10 коп. за пудъ — составляетъ условіе, которое можетъ быть учтено, какъ весьма

благопріятное для Индерскаго озера; считая до ближайшаго распредѣлительнаго пункта, Илецкій промыселъ имѣетъ преимущество передъ Индерскимъ озеромъ 78 верстъ, что въ переводѣ на стоимость перевозки составляетъ величину, меньше чѣмъ въ 2 коп. Между тѣмъ, по приблизительному подсчету соль изъ Индерскаго озера при массовой выработкѣ будетъ возможно отпускать по цѣнѣ не свыше 2 коп. за пудъ, и поэтому индерская соль будетъ поставлена въ болѣе выгодныя условія сбыта, чѣмъ соль илецкая.

Въ отношеніи конкурренціи съ солью баскунчакской индерская соль поставлена въ менѣе благопріятныя условія. Себѣстоимость добычи баскунчакской соли также не превышаетъ 3 коп., поэтому географическія преимущества Баскунчака представляли бы сильную преграду для развитія Индерской солепромышленности, выражаясь въ близости разстоянія (до Саратова) 154 версты, или въ деньгахъ, около $3\frac{1}{2}$ коп. Вычитая отсюда большую стоимость добычи баскунчакской соли (около 1 коп.), дреимущество баскунчакской соли передъ индерской на рынкѣ можетъ быть оцѣнено въ $2\frac{1}{2}$ коп. на пудъ. Однако, прекрасныя качества Индерской соли (баскунчакская соль содержитъ лишь 95,64% хлористаго натрія) позволяютъ предположить если не такое мощное, какъ на Баскунчакѣ, развитіе соляной промышленности, то, во всякомъ случаѣ, не меньше, чѣмъ на Илецкомъ промыслѣ. Индерская соль найдетъ себѣ сбытъ на уральскихъ рыбныхъ промыслахъ, куда она направляется теперь почти исключительно, на рыбныхъ промыслахъ Аму-Дарьи и Аральскаго моря, которые теперь пользуются для посола рыбы мѣстною солью, очень плохого качества. въ Хивинскомъ оазисѣ, и на рынкахъ Европейской Россіи черезъ Саратовъ.

Прочія минеральныя богатства раіона.

Минеральныя бсгатства раіона въ настоящее время изучены очень мало. Существуютъ здѣсь залежи *глауберовой соли*, обильные запасы *гипса*, не изслѣдованные въ своихъ размѣрахъ, мѣлъ, известняки и цѣнныя глины, промышленное значеніе которыхъ, благодаря безлюдности края и удаленности отъ рынковъ въ настоящее время ничтожно. Въ будущемъ эти минералы явятся предметомъ добычи и обработки. Въ нѣкоторыхъ мѣстахъ, въ области каспійской низменности, существуютъ горько соле-

ные источники, которые почитаются цѣлебными окрестнымъ киргизскимъ населеніемъ. Несомнѣнно, что не всѣ эти мѣстныя легенды о цѣлебныхъ источникахъ лишены реальнаго основанія. Одинъ изъ источниковъ, впадающихъ въ Индерское озеро, въ сѣверо-восточномъ его углу, Аще-Булакъ, съ теплой температурой воды, содержащей 4,5% солей, выбивается изъ толщи гипсовъ. Вода его, очень прозрачная, солоноватая, очень пріятна на вкусъ, и возможно, что когда по этому краю пройдетъ желѣзнодорожный путь, источникъ Аще-Булакъ окажется заслуживающимъ вниманія врачей. Насколько вообще неизслѣдованы минеральныя богатства края, показываетъ недавнее открытіе въ Мангышлакскомъ уѣздѣ колоссальныхъ залежей каменнаго угля прекраснаго качества съ мощностью пластовъ болѣе 6 четвертей. Площадь залеганія опредѣляется, по предположеніямъ, свыше 125 кв. верстъ.

Торговля съ Авганистаномъ. Немаловажно значеніе проектируемой магистрали для развитія русской торговли съ Авганистаномъ. Въ настоящее время, частью по причинамъ политическаго характера, вслѣдствіе отсутствія прямыхъ сношеній съ авганцами, а, главнымъ образомъ, вслѣдствіе чрезвычайной отдаленности границы, товарообмѣнъ между Авганистаномъ и Россіей относительно невеликъ. Оживленіе этой торговли въ скоромъ времени вызоветъ постройка Бухарской ж. д.—отъ Термеза до Бухары. Всѣ товары, которые русскій рынокъ посылаетъ въ Авганистанъ, несомнѣнно направятся по этому рельсовому пути и явятся транзитными грузами для Арало-Каспійской магистрали. Единственнымъ средствомъ сообщенія съ частью Авганской границы между Керками и Термезомъ въ настоящее время является гужевая, караванная перевозка, такъ какъ судоходство отъ Чарджуя вверхъ къ Термезу вполнѣ обслуживаетъ нужды этой торговли. Бухарская ж. д., получая грузы ж.-д. путемъ съ рынковъ Европейской Россіи, будетъ перевозить ихъ далѣе, черезъ Бухару, къ границѣ Авганистана. Нѣсколько въ иномъ соотношеніи съ желѣзнодорожной перевозкой окажется нѣкоторое малое число товаровъ, направляющихся изъ Авганистана въ Россію. Такъ какъ главная перевозка товаровъ—внизъ по теченію Аму-

Дарьи—производится на туземныхъ непаровыхъ судахъ—каюкахъ, сплавляемыхъ по рѣкѣ, то наиболѣе вѣроятно, что она перейдетъ на желѣзнодорожную сѣть въ Бухарѣ. Но относительно нѣкоторыхъ товаровъ, которые въ настоящее время перевозятся караванами, можно предположить, что на направленіе ихъ перевозки окажетъ большое вліяніе Арало-Каспійская ж. д. Тѣмъ болѣе справедливо такое предположеніе, что съ постройкою Арало-Каспійской ж. д. въ Чарджуѣ образуется значительный торговый пунктъ, вслѣдствіе его узлового центральнаго для Аму-Дарьинскаго бассейна положенія, разовьется коммерческая дѣятельность банковъ и отдѣленій торговыхъ фирмъ.

Ввозъ изъ Авганистана въ Россію главнѣйшихъ товаровъ въ настоящее время (по среднимъ даннымъ за пятилѣтіе 1907/11 г.г.) составлялъ, въ тысячахъ пудовъ:

Наименованіе товаровъ.	Таможни:									Итого.
	Айваджская	Патта Гиссарск. Чушка Гузарская.		Келифская.	Бассагинская.	Керкинская	Пендинская	Кушкинская.	Серахская.	
	Черезъ Бухару			Черезъ Закаспійскую Обл.						
Сѣмя кунжутное .	96,8	5,9	1,1	3,1	1,8	25,1	1,3	—	—	135,1
,, льняное . .	51,5	1,5	0,3	0,6	—	0,5	—	—	—	54,4
Изюмъ	2,1	3,7	0,2	0,2	—	38,2	4,6	0,5	0,5	50,0
Фисташка	—	0,1	—	—	—	0,1	25,1	4,8	—	30,1
Шерсть и пуша .	0,9	1,7	1,8	1,0	0,3	75,4	26,5	3,7	7,1	117,4
Шерстян. ковры .	—	—	—	0,3	0,4	1,1	0,4	0,2	—	2,4
Войлокъ	—	0,1	0,1	0,1	—	0,4	1,3	0,1	—	2,1
Шкуры бараньи .	0,5	1,3	0,3	0,6	0,6	3,7	4,4	0,3	—	11,7
,, каракулев.	—	—	—	0,6	—	6,0	—	—	—	6,6
Хлопокъ	10,7	13,9	6,3	77,9	12,3	7,4	12,6	—	2,2	143,3
Раст. крас. вещест.	—	—	—	1,0	—	2,4	1,1	—	—	4,5
Итого . . .	162,5	27,2	10,1	85,4	15,4	160,3	77,3	9,6	9,8	557,6

Наблюдается наиболѣе значительный ввозъ сѣмени кунжутнаго и льняного черезъ Айваджскую и частью черезъ Керкинскую таможню. Каракуль ввозится преимущественно черезъ Керки. Изюмъ и фисташки ввозятся преимущественно черезъ Керки и Пенде, такъ же шерсть и пуша. Хлопокъ ввозится

преимущественно черезъ Келифскую таможню, а въ меньшихъ количествахъ и черезъ остальныя.

Съ постройкой Бухарской ж. д. Келифъ и Патта-Гиссаръ, находящіяся на бухарской сторонѣ Аму-Дарьи, будутъ отправлять свои грузы по рельсовому пути. Тѣмъ больше основанія для такого предположенія въ томъ, что торговля хлопкомъ обычно сосредоточивается въ нѣсколькихъ пунктахъ, которые являются центрами его скупки. Что же касается до Керки, который расположенъ на лѣвомъ берегу Аму-Дарьи, гдѣ для переправы къ станціи желѣзн. дороги требуется погрузка на каюкъ, есть основанія думать, что черезъ Керки нѣкоторые товары, не подпадающіе такой концентраціи скупки, какъ хлопокъ, именно изюмъ, шерсть и каракулевыя шкурки, направятся караваннымъ путемъ для сбыта въ Чарджуй, гдѣ ихъ продавцы будутъ выручать лучшія цѣны. Поэтому можно предположить, что керкинскіе грузы, собирающіеся съ лѣвой стороны Аму-Дарьи и послѣ постройки Бухарской ж. д. съ осуществленіемъ Арало-Каспійской магистрали будутъ направляться въ Чарджуй.

Въ отношеніи увеличенія выгодъ русской торговли съ Авганистаномъ Арало-Каспійская магистраль имѣетъ то очевидное значеніе, что создаетъ въ Чарджуѣ крупнѣйшее сосредоточеніе торговыхъ операцій. И въ настоящее время по своему грузообороту Чарджуй (свыше 10 милл. пуд.) занимаетъ 5-е мѣсто среди станцій Средне-Азіатской ж. д. (Красноводскъ 78,5 милл. п., Андижанъ 21,8, Кокандъ—15,4 Самаркандъ—12,3 и Чарджуй—10,2 милл. пуд.); между тѣмъ, по количеству накладныхъ только по прибытію—30,9 тыс. накладн., Чарджуй занимаетъ тоже 5-ое мѣсто. По отправленію же—11,5 тыс. накладныхъ Чарджуй занимаетъ 8-ое мѣсто; эти факты указываютъ на большую концентрацію отправокъ, а слѣдовательно, на то, что здѣсь составляются значительныя партіи однородныхъ грузовъ. Вопросъ объ организаціи торговыхъ сношеній, о роли въ этихъ сношеніяхъ Чарджуя, и о тѣхъ измѣненіяхъ, которыя должна внести въ нихъ проектируемая Арало-Каспійская магистраль, получаетъ освѣщеніе лишь при условіи изученія существующихъ въ этомъ краѣ въ настоящее время способовъ и путей сообщенія.

Пути сообщенія въ въ раіонѣ магистрали. Рѣка Аму-Дарья есть запасъ водъ для орошенія Туркестана.

При описаніи Эмбенскаго нефтеноснаго раіона, а также вывоза грузовъ Уральской рыбной промышленности, освѣщенъ былъ вопросъ о путяхъ сообщенія въ сѣверной части магистрали. По мѣрѣ передвиженія на югъ, въ краѣ, который пересѣкаетъ Арало-Каспійская жел. дор., перемѣщаются распредѣлительные торговые центры. Въ настоящее время на сѣверѣ для торговли Уральской области распредѣлительнымъ рынкомъ, къ которому она тяготѣетъ, служитъ Астрахань и, въ меньшей степени—Уральскъ.

По мѣрѣ приближенія къ Аральскому морю и къ бассейну Аму-Дарьи торговые распредѣлительные центры перемѣщаются въ Хиву, въ Кунградъ, и уже изъ Кунграда товарное движеніе направляется въ незначительной части на сѣверъ, именно къ Иргизу и къ станціямъ Ташкентской ж. д., а главнымъ образомъ, на югъ, въ Хиву. Объясненіе этого явленія очевидно: бассейнъ Аму-Дарьи представляетъ вслѣдствіе благопріятныхъ естественныхъ условій концентрацію населенія и древней земледѣльческой культуры. Даже изъ Каракалинскаго приставства (Красноводскаго у.) населеніе закупаетъ хлѣбъ въ Хивѣ, изъ Мангышлакскаго же уѣзда населеніе часто откочевываетъ въ Хиву.

Кунградъ лежитъ на большомъ караванномъ пути на Джалавли (и далѣе на Иргизъ). Ключи, выбивающіеся изъ обрывовъ Усть-Урта и спускающіеся къ морю, служили на этомъ пути мѣстами остановокъ и отдыха каравановъ. Этотъ караванный путь въ настоящее время утрачиваетъ свое значеніе. Въ прежнія времена здѣсь совершалась перегрузка товаровъ съ каюковъ на верблюдовъ, и онъ игралъ крупную роль въ торговлѣ Средней Азіи съ Россіей черезъ Оренбургъ. Кунградская Дарья въ настоящее время пересыхаетъ отъ устьевъ до истока, и для своихъ нуждъ населеніе Кунграда пользуется колодезной водой. Болѣе важный теперь центръ торговли въ сѣверной Хивѣ—Куня-Ургенчъ, узелъ караванныхъ путей въ Закаспійскую область и къ берегамъ Каспійскаго моря. Куня-Ургенчъ—одинъ изъ древнѣйшихъ городовъ ханства, возобновленный въ 60-хъ годахъ прошлаго столѣтія. Онъ невеликъ по количеству своего населенія, но благодаря своему центральному положенію совершаетъ очень большіе торговые обороты. Центръ всей торговли Хивинскаго ханства находится значительно южнѣе, возлѣ его

столицы, въ городѣ Новомъ Ургенчѣ, который ведетъ обширную торговлю со Средней Азіей. Здѣсь находятся нѣсколько хлопко-очистительныхъ заводовъ, въ томъ числѣ паровой заводъ Ярославской мануфактуры, снабженный всѣми усовершенствованіями и отдѣленія транспортныхъ конторъ. Главной артеріей сообщенія служитъ для всей Хивы р. Аму-Дарья.

Судоходство по Аму-Дарьѣ можно подраздѣлить на три категоріи. *Туземное судоходство*, совершаемое на особаго типа плоскодонныхъ каюкахъ, которые при большихъ резмѣрахъ носятъ названіе кимэ, Аму-Дарьинское *казенное пароходство*, состоящее въ завѣдываніи военнаго вѣдомства, и *частное пароходство*, организованное О-вомъ „Хива".

Плаваніе на туземныхъ судахъ совершается по теченію Аму-Дарьи на веслахъ, и внизъ по рѣкѣ киме проходятъ въ сутки отъ 50 до 70 верстъ. Плаванье вверхъ по рѣкѣ, когда судно тянутъ бечевою бурлаки, совершается гораздо медленнѣе и скорость движенія не превышаетъ 30 верстъ въ сутки. Суда эти отличаются большой неповоротливостью, и вслѣдствіе измѣнчивости и быстроты теченія рѣки во время плаванья часто садятся на мель. Каюкъ большого размѣра до 12 саж. длины и около 2 саж. ширины поднимаетъ самое большее 4.000 пуд. груза, а гораздо чаще—около 2.000 пуд. Судоходцами являются преимущественно хивинцы, бухарцамъ принадлежитъ очень небольшое число, при томъ наиболѣе мелкихъ судовъ. Всего на Аму-Дарьѣ насчитывается до 600 каюковъ, общею грузоподъемностью около ½ милліона пудовъ. Количество груза, перевозимаго этими судами довольно велико, составляя отъ 2½ до 3 милліоновъ пудовъ. На этихъ судахъ перевозится главнымъ образомъ, хлопокъ и зерно. Каюкъ большихъ размѣровъ, грузоподъемностью maximum 5.000 пуд. требуетъ для плаванья 9 человѣкъ рабочихъ, средній каюкъ, отъ 200 до 1.000 пуд.—требуетъ 7 человѣкъ, и на маломъ каюкѣ требуется 4 рабочихъ. При такомъ состояніи каючнаго судоходства вполнѣ понятно, что перевозка груза на каюкахъ обходится очень дорого. Стоимость перевозки исчисляется преимущественно попудно, и очень рѣдко каюки арендуются посуточно. Каючные фрахты испытываютъ очень рѣзкія колебанія, въ зависимости отъ наличности перевозочныхъ средствъ, скопленія грузовъ и состоянія уровня воды въ Аму-Дарьѣ. При налич-

ности большого числа свободныхъ каюковъ и прималыхъ отправкахъ товара, въ началѣ навигаціи, весной, каючный фрахтъ отъ Ургенча къ Чарджую невысокъ, составляя около 15 коп. съ пуда. Въ томъ же случаѣ, если въ Ургенчѣ зазимовало большое количество товара, каюкчи берутъ до 25 коп. за пуд. до Чарджуя. Когда вывезенъ оставшійся отъ прошлогодней навигаціи товаръ, фрахтъ падаетъ ниже первыхъ весеннихъ цѣнъ, и въ теченіе лѣта, до августа, когда начинаютъ появляться первые грузы „(люцерны)—стоитъ около 10 копѣекъ. Въ октябрѣ къ перевозимымъ грузамъ присоединяется хлопокъ, и въ теченіе зимы, до половины декабря, когда закрывается навигація, фрахты продолжаютъ рѣзко подниматься. Такъ, въ половинѣ августа, фрахтъ поднимается до 12—15 коп., въ сентябрѣ—отъ 15 до 20, въ октябрѣ—отъ 20 до 30 и въ декабрѣ—фрахтъ достигаетъ 30—45 копѣекъ.

Такъ какъ главный вывозъ хлопка происходитъ начиная съ октября, а всего интенсивнѣе въ ноябрѣ и декабрѣ, то стоимость каючной доставки до Чарджуя отъ Новаго Ургенча въ среднемъ можетъ быть принята въ 40 коп. за пудъ. При среднемъ вывозѣ хлопка около 500 т. пуд., на каюкахъ вывозится въ Чарджуй около 280 т. пуд., остальное же количество вывозится на верблюдахъ, и лишь небольшая часть отправляется на судахъ казенной флотиліи.

Казенная Аму-Дарьинская флотилія состоитъ изъ 6 пароходовъ, изъ которыхъ наибольшій „Императоръ Николай II", грузоподъемностью 50.000 пуд. съ осадкою 3½ фута, совершаетъ рейсы между Чарджуемъ и Петро-Александровскомъ, два рейса въ мѣсяцъ. Остальные 5 пароходовъ, меньшей осадки (до 2 футовъ), совершаютъ рейсы вверхъ отъ Чарджуя до Термеза. Во флотиліи имѣется 2 баржи.

Согласно установленной военнымъ вѣдомствомъ таксѣ на судахъ флотиліи за перевозку хлопковыхъ грузовъ грузовыми рейсами и на баржахъ отъ Петро-Александровска до Чарджуя взимаются слѣдующія платы (въ копейкахъ за пудъ):

	Фрахтъ.	Нагрузка и выгрузка.	Итого.
Гуза и сырецъ хлопка . .	10,25	1,50	11,72
Хлопокъ прессованный .	20,50	—	22,00
» непрессованный	41,00	—	52 50
Хлопковое сѣмя	10,25	—	11,75
Масло хлопковое	20,50	—	22,00

Фрахтъ на пароходахъ стоитъ 82 коп. съ пуда для всѣхъ грузовъ до Чарджуя отъ Петро-Александровска, и поэтому является для перевозки торговыхъ грузовъ совершенно недоступнымъ. Какъ видно изъ таблицы, фрахты на буксирныхъ судахъ являлись бы вполнѣ доступными, если бы тоннажъ и работа Аму-Дарьинской флотиліи допускали перевозку всѣхъ нуждающихся въ перевозкѣ грузовъ. Однако, по условіямъ транспорта, на этихъ судахъ перевозится только 3% всего вывозимаго изъ Хивы хлопка, и вообще транспортная роль казенной флотиліи по отношенію коммерческаго товарнаго движенія очень невелика.

Наконецъ, недавно возникшее судоходство на Аму-Дарьѣ—пароходное О-во «Хива», которое имѣетъ на Аму-Дарьѣ четыре парохода и 24 баржи. На плесѣ Чарджуй — Новый Ургенчъ пароходъ Общества буксируетъ 2 баржи, грузоподъемностью каждая 8.000 пуд., а на плесѣ отъ Новаго Ургенча до Чимбая—меньшей грузоподъемностью,—именно отъ 3.000 до 6.000 пуд. Общество «Хива» взимаетъ на доставку грузовъ отъ Петро-Александровска до Чарджуя 35 коп. съ пуда, а отъ Новаго Ургенча до ст. Ташкентской ж. д. Аральское море—50 коп. съ пуда.

Объясненіе дороговизны водныхъ перевозокъ по Аму-Дарьѣ тѣмъ обстоятельствомъ, что пароходство здѣсь—дѣло еще молодое—не выдерживаетъ критики. Крайне сомнительно, чтобы пароходные фрахты когда либо здѣсь подешевѣли. Плаванье по Аму-Дарьѣ доступно только для мелкосидящихъ судовъ, но и эти суда должны передвигаться весьма осторожно, такъ какъ фарватеръ рѣки очень мелокъ и обиленъ постоянно измѣняющимися мелями. Нельзя ожидать привлеченія сюда капиталовъ для организаціи пароходнаго дѣла на широкихъ началахъ. Организація пароходнаго дѣла на Аральскомъ морѣ была начата аральскими рыбопромышленниками для вывоза рыбныхъ грузовъ съ морскихъ промысловъ. Вслѣдъ за этой иниціативой появились предприниматели, предполагавшіе привлечь для перевозокъ по Аралу такъ же и хивинскіе грузы, направлявшіеся до того времени черезъ ст. Чарджуй. Однако, попытки эти не увѣнчались успѣхомъ, такъ какъ за перевозку отъ Новаго Ургенча до ст. Аральское море фрахтъ вслѣдствіе перегрузки въ устьяхъ Аму-Дарьи не мо-

жетъ быть дешевле каючной и караванной доставки по направленію къ Чарджую.

Разсчитывать же на углубленіе русла Аму-Дарьи и на созданіе благопріятныхъ условій для судоходства представляется совершенно неосновательнымъ. Осуществленіе такихъ плановъ требовало бы сбереженія воды въ руслѣ Аму-Дарьи или уменьшенія ширины ея теченія посредствомъ гидротехническихъ сооруженій. Но такія гидротехническія сооруженія потребовали бы столь колоссальныхъ расходовъ, что о нихъ не можетъ быть и рѣчи. Что же касается сбереженія воды въ руслѣ рѣки, то Аму-Дарья представляетъ единственный водный запасъ огромнѣйшаго раіона, отличающагося необыкновенно счастливыми климатическими условіями. Весь югъ и юго-востокъ русскаго Туркестана окруженъ горами. Вѣтры осаждаютъ влагу на этихъ горахъ, и собранная ими влага уносится рѣками болѣе всего—Аму-Дарьей. Въ кругооборотѣ влаги въ Туркестанѣ Аму-Дарья играетъ роль стока водъ, которыя солнце и вѣтры высасываютъ изъ Туркестана. Поэтому Аму-Дарью необходимо разсматривать, какъ водоемъ, для орошенія огромной равнины. Великій князь Николай Николаевичъ характеризуетъ задачи политики Россіи въ отношеніи Аму-Дарьи такъ: „Нѣкогда густо населенная и цвѣтущая страна, а нынѣ трудно проходимая пустыня съ жалкими развалинами древнихъ городовъ и слѣдами большихъ каналовъ“ должна снова зазеленѣть и оживиться: „снять непробудный тяжкій сонъ съ пустыни и вернуть ее къ жизни могутъ только русскіе; имъ должна принадлежать эта честь, какъ завоевателямъ Средней Азіи“.

Историческая культурная миссія, на которую указываетъ августѣйшій авторъ, совпадаетъ съ удовлетвореніемъ экономическихъ потребностей русской промышленности. Ввозъ хлопка изъ-за границы въ Россію достигаетъ колоссальной цифры 100 милліоновъ рублей. Съ орошеніемъ земель по теченію Аму-Дарьи хлопокъ будетъ производиться въ предѣлахъ рынка, гдѣ Россія имѣетъ сбытъ товаровъ своего внутренняго производства. Такимъ образомъ, вмѣсто 80—100 милліоновъ рублей, которые въ настоящее время Россія выплачиваетъ за границу, она увеличитъ оборотъ своего внутренняго рынка на 160—200 милліоновъ рублей (предполагая схемати-

чески, что выручка хлопководства послужитъ къ соотвѣтствующему увеличенію спроса на русскіе товары).

Количество абсолютно пригодныхъ для орошенія земель въ раіонѣ проектируемой Арало-Каспійской магистрали по самому скромному подсчету составляетъ:

въ раіонѣ дельты Аму-Дарьи . . .	500.000	десятинъ
близъ г. Петроалександровска . .	80.000	,,
въ Шураханскомъ участкѣ . . .	80.000	,,
въ бекствѣ Дарганатъ-Ата . . .	25.000	,,
Итого	665.000	десятинъ.

Стоимость орошенной земли въ Хивѣ составляетъ не менѣе 250 руб. за десятину, а неорошенной отъ 17 р. за десятину (на западъ отъ Куня-Ургенча) до 62 р. 50 к. (на западъ отъ Ходжейли). Предполагая, что съ постройкою Арало-Каспійской магистрали цѣны неорошенныхъ земель утроятся, и въ среднемъ будутъ онѣ расцѣниваться не менѣе 150 руб. за десятину, а цѣны орошенныхъ земель останутся даже въ прежнемъ размѣрѣ, все же та новая цѣнность, которую прибавятъ къ исчисленнымъ 665.000 десятинъ воды Аму-Дарьи, составятъ не менѣе 66½ милліоновъ рублей. Если бы даже такая сумма была затрачена на оборудованіе пароходства по Аму-Дарьѣ, никогда выгоды пароходства не достигнутъ и $^1/_{100}$ доли тѣхъ выгодъ, которыя получитъ русская промышленность отъ обращенія водъ Аму-Дарьи на орошеніе хивинскихъ земель. Острый вопросъ для развитія хлопководства составляетъ недостатокъ рабочихъ рукъ, что есть результатъ высокой стоимости жизненныхъ продуктовъ—хлѣбныхъ растеній. Постройка Арало-Каспійской жел. дор. разрѣшаетъ задачу снабженія хлѣбомъ Хивинскаго хлопководнаго раіона, и такимъ образомъ затраты на орошеніе вполнѣ окупятся культурою хлопка.

Существующее сообщеніе черезъ Чарджуй и Средне-Азіатскую ж. д. не удовлетворяетъ потребностей Хивы вслѣдствіе высокой стоимости доставки до Чарджуя. Перевозка отъ Чарджуя далѣе, на европейскій рынокъ, такъ же сопряжена съ значительной тратою времени и высокой стоимостью перевозки. Провозъ 1 пуда хлопка отъ Чарджуя до Москвы въ настоящее время стоитъ около 1 руб.; за перевозку Чарджуй

Красноводскъ и Петровскъ—Москва по желѣзнымъ дорогамъ тарифъ составляетъ 94,01 коп. и около 6 копѣекъ составляетъ фрахтъ парохода со всѣми расходами за перевозку Красноводскъ- Петровскъ. Такимъ образомъ, вмѣстѣ со стоимостью подвоза къ Чарджую, перевозка хивинскаго хлопка стоитъ около 1 р. 40 к. Съ проведеніемъ проектируемой магистрали перевозка хлопка до Москвы будетъ стоить: отъ Чарджуя, за 1.725 верстъ + Александровъ Гай — Москва 1.040 = = 2.765 верстъ = 97,75 коп., отъ Ургенча до Москвы за 2.340 верстъ — 85,62 коп. Пароходство лишено возможности конкуррировать въ перевозкахъ отъ Ургенча, такъ какъ стоимость доставки черезъ ст. Аральское море до Самары составляетъ 52,93 коп., провозъ же отъ Самары до Нижняго и отъ Нижняго до Москвы водою не можетъ стоить дешевле 14 коп. за пудъ. Слѣдовательно, общая стоимость перевозки отъ ст. Аральское море до Москвы не можетъ быть дешевле 66,93 коп. за пудъ, и для того, чтобы конкуррировать въ перевозкахъ по Аральскому морю пароходный фрахтъ отъ Ургенча долженъ быть 85,62—66,93 = 18,69 коп. съ пуда, что явно невозможно. Вопроса о конкурренціи воднаго пути по Аму-Дарьѣ и Аральскому морю съ проектируемой магистралью, собственно говоря, не существуетъ. Въ настоящее время О-во ,,Хива'' взимаетъ за перевозку отъ Ургенча до ст. Аральское море—50 коп. съ пуда, и, повидимому, по величинѣ своихъ накладныхъ расходовъ лишено возможности понизить этотъ фрахтъ. Несомнѣнно, что отсутствіе конкурренціи въ этомъ сообщеніи не способствуетъ доведенію до минимальныхъ размѣровъ платъ въ этомъ направленіи. Но необходимо имѣть въ виду, при разсмотрѣніи этого вопроса, что О-во ,,Хива'' испытываетъ конкурренцію въ другомъ направленіи, такъ какъ каючныя перевозки до Чарджуя отвлекаютъ сюда значительныя количества груза. Поэтому нѣтъ основаній предполагать, чтобы фрахты Ургенчъ—ст. Аральское море были очень высоки по сравненію съ расходами перевозки. Кромѣ того, очень непродолжительно время отъ сбора хлопка до закрытія навигаціи, которая на Аральскомъ морѣ кончается въ половинѣ ноября; поэтому пароходства не могутъ успѣвать вывезти всего груза.

Къ югу Хивинскій оазисъ имѣетъ очень важный въ настоящее время колесный путь отъ Питняка

черезъ Чарджуй до г. Керки (всего длиною до Чарджуя 345 верстъ, и отъ Чарджуя до Керковъ— 200 верстъ). Эта дорога отъ Чарджуя проходитъ по обоимъ берегамъ Аму-Дарьи. По правому берегу она проходитъ по равнинѣ, черезъ рядъ поселеній; въ иныхъ мѣстахъ пересѣкаетъ песчаныя пространства; по ней встрѣчается много рытвинъ и лощинъ. Эта дорога представляетъ путь для вьючнаго движенія и нѣсколько длиннѣе (ея длина 232 версты) дороги, проходящей по лѣвому берегу Аму-Дарьи отъ Новаго Чарджуя, которая представляетъ удобства и для колеснаго движенія, такъ какъ проходитъ по равнинѣ, гдѣ встрѣчаются лишь незначительныя пространства песковъ. Дорога эта была устроена бухарскою администраціею по требованію русскаго правительства, съ устройствомъ на пути караванъ-сараевъ. Въ настоящее время, послѣ открытія пароходнаго сообщенія съ Керками Аму-Дарьинской флотиліей, административныя сношенія съ Керками происходятъ пароходами, и дорога въ значительныхъ своихъ участкахъ повреждена. Съ проведеніемъ Арало-Каспійской магистрали утратитъ свое значеніе караванное сообщеніе изъ Хивы съ Чарджуемъ, и дорога отъ Питняка къ Чарджую, а также дорога по правому берегу Аму-Дарьи отъ Чарджуя къ Кабаклы (длиною 125 верстъ) утратятъ свое значеніе. Но, съ развитіемъ торговаго значенія Чарджуя и превращенія его въ первоклассный торговый пунктъ въ Средней Азіи дорога отъ Чарджуя до Керковъ пріобрѣтетъ немаловажное значеніе.

Кромѣ перечисленныхъ, существуютъ изъ Хивы дороги на Асхабадъ (отъ г. Хива), на Мервъ (такъ же отъ Хивы), на Красноводскъ (отъ Куня-Ургенча), на фортъ Александровскій (отъ Куня-Ургенча). Дороги эти протяженіемъ на сотни верстъ въ настоящее время имѣютъ торговое значеніе, но несомнѣнно съ проведеніемъ проектируемой магистрали, торговля между Хивой и осѣдлымъ югомъ Закаспійской области будетъ происходить посредствомъ желѣзнодорожнаго товарообмѣна, и эти караванные пути пріобрѣтутъ значеніе лишь тѣхъ путей, по которымъ кочевое населеніе степей Закаспійской области будетъ вести свои торговыя сношенія со станціями проектируемой желѣзной дороги.

Грузооборотъ проектируемой дороги Александровъ-Гай-Чарджуй. Общія соображенія.

При исчисленіи грузооборота проектируемой жел. дор. необходимо принимать во вниманіе два обстоятельства, отличающія Арало-Каспійскую магистраль отъ Средне-Азіатской, и, въ особенности, отъ Ташкентской желѣзныхъ дорогъ. Во первыхъ, Арало-Каспійская ж. д. даетъ новый путь сообщенія, который не совпадаетъ ни съ однимъ изъ существующихъ сухопутныхъ или водныхъ путей. Эту желѣзную дорогу еще можно было бы разсматривать какъ путь, конкуррентный описанному выше водно-желѣзнодорожному пути по Аму-Дарьѣ, по Аральскому морю и, затѣмъ, по Ташкентской ж. д. Дѣйствительно, контактъ Арало-Каспійской магистрали съ раіономъ бассейна Аму-Дарьи таковъ, что, несомнѣнно, эта желѣзная дорога отвлечетъ съ Аму-Дарьи все то грузовое движеніе, которое направляется на европейскіе рынки. Но этотъ прямой желѣзнодорожный путь обладаетъ такими очевидными преимуществами передъ длительнымъ и дорогимъ путемъ по Аму-Дарьѣ и по Аралу, что его нельзя сравнивать съ этимъ послѣднимъ. Затѣмъ, Арало-Каспійская магистраль сферой своего вліянія захватываетъ Прикаспійскій раіонъ, который не имѣетъ теперь ничего общаго съ существующимъ Аму-Дарьинско — Аральскимъ воднымъ путемъ. Что касается пути по Средне-Азіатской ж. д. и затѣмъ по Каспійскому морю, то, какъ это было разсмотрѣно выше, проектируемая магистраль составляетъ конкурренцію этому пути въ отношеніи только транзитныхъ перевозокъ. Такимъ образомъ, лишь отдѣльныя части Арало-Каспійской магистрали совпадаютъ съ существующими обособленными путями сообщенія. Въ цѣломъ эта магистраль прокладываетъ совершенно новый путь для товарообмѣна. Къ исчисленію ея грузооборота необходимо подходить поэтому съ тѣмъ взглядомъ, что дорога эта совершаетъ экономическій переворотъ въ сложившихся вѣками на пересѣкаемомъ ею пространствѣ торговыхъ отношеніяхъ и создаетъ возможность торговыхъ отношеній между такими раіонами, которыхъ до сихъ поръ торговыя отношенія были невелики. При всей осторожности исчисленія грузовъ, которые имѣютъ поступить на эту линію, необходимо имѣть въ виду, что она вызоветъ напряженіе мѣстныхъ экономическихъ производительныхъ силъ въ наибольшей степени, въ какой только можетъ оказывать это

дѣйствіе проведеніе вообще всякой новой желѣзной дороги; Арало-Каспійская магистраль сочетаетъ наивыгоднѣйшимъ образомъ оба условія, которымъ въ этомъ отношеніи должна удовлетворять всякая жел. дорога: она создаетъ кратчайшій путь между рынками и въ то же время входитъ въ тѣсный контактъ съ производительными раіонами, которые питаютъ эти рынки.

Изъ этихъ условій вытекаетъ и второе обстоятельство, отличающее Арало-Каспійскую магистраль. Наряду съ товарообмѣномъ между Аму-Дарьинскимъ бассейномъ, Закаспійской областью и Прикаспійскимъ (Уральскимъ) раіонамъ—съ одной стороны, и рынками Европейской Россіи—съ другой, мѣстное движеніе на этой линіи будетъ совершаться двояко. Вслѣдствіе большого протяженія магистрали и разнообразія раіоновъ, черезъ которые она проходитъ, мѣстное движеніе въ двухъ ея различныхъ частяхъ будетъ совершаться въ значительной мѣрѣ двумя независимыми одинъ отъ другого грузовыми потоками. Аму-Дарьинскій бассейнъ дастъ товары для мѣстнаго движенія въ предѣлахъ Хивы и Чарджуйскаго оазиса. Эмбенскій нефтеносный раіонъ вызоветъ мѣстное движеніе между нефтяными промыслами и земледѣльческимъ раіономъ Уральской области и Новоузенскаго у. Но, затѣмъ, нѣкоторые товары мѣстнаго происхожденія, именно: нефтяные товары, хлѣбъ въ зернѣ и мука, фрукты, соль, рисъ и др. будутъ предметомъ мѣстнаго товарнаго движенія, новаго товарообмѣна между бассейномъ Аму-Дарьи и Прикаспійскимъ раіономъ. Относительно другихъ грузовъ на первое время по постройкѣ дороги трудно предположить, чтобы они составили массовую перевозку въ мѣстномъ сообщеніи. Несомнѣнно, однако, что, съ проведеніемъ желѣзной дороги, здѣсь возникнутъ условія, весьма благопріятныя для развитія промышленности: наличность такихъ продуктовъ, какъ топливо, хлопокъ, соль, кожи, вполнѣ обезпечиваетъ здѣсь въ будущемъ возникновеніе и развитіе нѣкоторой обрабатывающей промышленности.

Товарное движеніе въ прямомъ и мѣстномъ сообщеніяхъ схематически можетъ быть изображено такъ: мощный грузовой потокъ азіатскихъ товаровъ направляется изъ бассейна Аму-Дарьи на рынки Европейской Россіи. Къ этому движенію въ предѣлахъ Закаспійской области присоединяются въ от-

носительно небольшомъ количествѣ продукты кочевого скотоводства. Въ Эмбенскомъ раіонѣ это товарное движеніе усиливается нефтяными грузами и далѣе—грузами соли и рыбы. Вся эта масса товаровъ въ Александровомъ-Гаѣ передается на Рязанско-Уральскую ж. д. Въ обратномъ направленіи, изъ Европейской Россіи, идетъ лѣсъ, хлѣбъ, мануфактура, машины и желѣзныя издѣлія и проч. Часть этихъ товаровъ разгружается въ Эмбенскомъ раіонѣ, другая же, болѣе значительная, слѣдуетъ въ Хиву. Къ этому движенію въ прямомъ сообщеніи присоединяется мѣстное движеніе: изъ бассейна Аму-Дарьи въ Уральскую область сравнительно небольшое количество фруктовъ и овощей, а въ обратномъ направленіи—хлѣбъ, соль и нефтяные товары. На-ряду съ этимъ, которое можетъ быть названо «дальнимъ», мѣстнымъ движеніемъ происходятъ мѣстныя перевозки въ предѣлахъ Уральской области и въ предѣлахъ Аму-Дарьинскаго бассейна.

Прямое сообщеніе. Грузооборотъ Хивинскаго оазиса. Отправленіе. Хлопковые грузы.

Въ соотвѣтствіи съ этой схемой исчисленъ ниже предполагаемый грузооборотъ по каждому роду товаровъ.

Площадь посѣвовъ хлопка, на основаніи вышеприведенныхъ разсчетовъ (см. стр. 43), съ проведеніемъ желѣзной дороги можетъ быть принята въ Хивѣ въ 80.000 десятинъ. Считая средній урожай хлопка въ 50 пуд. сырца съ десятины, возможная величина сбора выразится въ 4.000.000 пуд., что дастъ въ среднемъ около 1.200.000 пудовъ волокна [1]), и 2.800.000 пуд. сѣмянъ, отъ которыхъ можно считать около 10.000 пуд. линтера. Сѣмена хлопчатника, такъ же, какъ и жмыхъ, въ настоящее время не вывозятся изъ предѣловъ Хивы; жмыхъ идетъ на кормъ скоту, а значительная часть сѣмянъ расходуется, какъ горючій матеріалъ. Съ проведеніемъ жел. д. можно предположить къ вывозу кромѣ волокна около 1.000.000 пуд. сѣмянъ, до 200.000 пуд. хлопковаго масла, и также около 200.000 пуд. жмыха. За послѣдніе годы 1909—1911 вывозъ хлопкового масла въ Европейскую Россію по Средне-Азіатской ж. д. достигъ 1.300.000 пуд., вывозъ жмыха, который

[1]) Выходъ волокна составляетъ по даннымъ Самаркандскаго Статистическаго Комитета отъ 29,6% до 31,2%, въ Ферганѣ отъ 29,0 до 31,25%. См. С. І. Гулишамбаровъ „Экономическій Обзоръ Туркестанскаго раіона“ ч. І, стр. 84.

направляется, главнымъ образомъ, въ Германію и Великобританію, составлялъ отъ 1.330.000 до 1.600.000 пуд. ежегодно. Пропорціонально вывозу Средне-Азіатской ж. д. жмыховъ и масла по отношенію къ вывозимому волокну (т. е. какъ 6 : 1) принятъ вывозъ этихъ товаровъ и изъ Хивы по проектируемой дорогѣ. Что касается, въ частности, жмыховъ, то вывозъ ихъ въ Германію обезпеченъ значительною разницей цѣнъ на мѣстномъ и на нѣмецкомъ рынкахъ: какъ показали данныя мѣстнаго обслѣдованія, въ Хивѣ жмыхи стоятъ не выше 40 копеекъ за пудъ при самыхъ дорогихъ цѣнахъ, тогда какъ въ Германіи они расцѣниваются по 1 р. 50 коп. за пудъ.

Пробѣгъ этихъ грузовъ по проектируемой линіи опредѣленъ, принимая центромъ отправленія теперешній центръ хлопковой торговли въ Хивѣ—Новый Ургенчъ; пробѣгъ до Александрова Гая составляетъ отсюда 1.300 верстъ. Дальнѣйшее движеніе хлопка предположено въ Москву и въ Московскій раіонъ. Для жмыховъ и сѣмени хлопчатниковаго перевозки предположены до Саратова, откуда эти товары пойдутъ по Волгѣ,—сѣмя въ Нижній и въ другіе пункты, гдѣ расположены маслобойные заводы, а жмыхи въ Рыбинскъ, и далѣе по Маріинской системѣ для экспорта черезъ Петербургъ.

Рыбные грузы. Слѣдующимъ массовымъ и цѣннымъ грузомъ, который будетъ отправляться изъ Хивы, является рыба. Погрузки рыбы съ побережій Аральскаго моря на Ташкентскую жел. дор. увеличиваются съ каждымъ годомъ, и рыболовство здѣсь быстро развивается. Со станцій участковъ Конту-Кизелъ-Тамъ и Кара-Кеткенъ-Бешъ-Арыкъ Ташкентской ж. д. погрузки рыбы достигаютъ 900 тыс. пуд. Не представляется преувеличеніемъ предположить, что бассейнъ Аму-Дарьи и ея устья, болѣе богатые рыбой, чѣмъ бассейнъ Сыръ-Дарьи, дадутъ половину этого количества, т. е. 450.000 пуд. рыбы на проектируемую линію. Однако, изъ осторожности количество ожидаемаго поступленія рыбныхъ грузовъ исчислено въ 300.000 пуд. Пробѣгъ рыбныхъ грузовъ предположенъ частью на Средне-Азіатскую ж. д. съ пробѣгомъ 600 в. по проектируемой линіи (50.000×600=30.000 тыс. пудоверстъ), и въ большей части 250.000 пуд. на рынки Европейской Россіи съ пробѣгомъ 1.200 вер. до Александрова Гая (250.000×1.200=300.000 тыс.

пудоверстъ). Средній пробѣгъ хивинскихъ рыбныхъ грузовъ по проектируемой магистрали опредѣлился, такимъ образомъ, въ 1.100 верстъ. Дальнѣйшее направленіе рыбныхъ грузовъ опредѣляется спросомъ этого товара на рынкахъ Европейской Россіи. Въ настоящее время рыба съ Ташкентской ж. д. направляется въ раіоны дорогъ Сызрано-Вяземской и Московско-Казанской. На эти же рынки направятся рыбные грузы и съ Арало-Каспійской ж. д., такъ какъ это, какъ видно изъ описанія рыболовства на Аральскомъ морѣ, суть тѣ же сорта рыбы, которые въ настоящее время отправляетъ Ташкентская ж. д.

Грузы садоводства и огородничества. Главнѣйшими грузами садоводства и огородничества по отправленію въ прямомъ сообщеніи изъ Хивы, какъ было сказано при описаніи этого сельскохозяйственнаго промысла, будутъ виноградъ и изюмъ, сушеные абрикосы и дыни. Изюмъ предположенъ къ отправленію въ количествѣ 50.000 пуд. Цифра эта очень невелика, если принять во вниманіе развитіе виноградарства въ Хивѣ, въ такомъ же количествѣ принято отправленіе и урюка (сушеныхъ абрикосовъ). Отправленіе свѣжаго винограда принято въ 30.000 п., а отправленіе дынь, которыми славится Чарджуй и прилегающее къ нему побережье Аму-Дарьи, принято всего въ 40.000 пуд.

Грузы люцерны. Крупную статью отправленія изъ Хивы составятъ грузы люцерны,—какъ сѣмени, такъ и сѣна. Грузы люцерны, по свѣдѣніямъ, полученнымъ на мѣстѣ, могутъ составить отъ 300.000 до 400.000 пуд. Изъ осторожности принято къ погрузкѣ меньшее количество, именно 250.000 пуд. сѣмени люцерны съ пробѣгомъ 1.600 верстъ по проектируемой линіи для вывоза за границу, и грузы сѣна въ количествѣ 50.000 пуд. Въ настоящее время одна станція Чарджуй отправляетъ свыше 120.000 пуд. сѣмянъ кормовыхъ травъ и около 15.000 пуд. сѣна. Предположеніе о погрузкѣ 300.000 пуд. этихъ товаровъ на протяженіи линіи по всему хивинскому оазису не представляется преувеличеннымъ.

Прочіе грузы. Въ числѣ прочихъ грузовъ по отправленію изъ Хивы предположены товары, примѣрное исчисленіе которыхъ затруднительно, и потому общая величина ихъ погрузки взята въ ⁰/₀⁰/₀ отношеніи отъ погрузки выше опредѣленныхъ грузовъ. Такими то-

варами являются: *солодковый корень*, который въ большомъ количествѣ вывозится изъ Средней Азіи и въ особенности изъ бассейна Аму-Дарьи и затѣмъ отправляется за границу для приготовленія лакрицы; *рисъ*, *сѣмя кунжутное*, затѣмъ хивинскія мануфактурныя издѣлія и продукты животноводства.

Грузы авганской торговли.

Особую группу товаровъ по отправленію изъ Хивы составятъ товары, являющіеся предметомъ транзитной ея торговли съ Авганистаномъ и съ Бухарскими владѣніями. Какъ было исчислено при описаніи торговли черезъ Авганскую границу, возможно ожидать слѣдующаго поступленія этихъ грузовъ, по ихъ главнѣйшимъ категоріямъ.

Сѣмя кунжутное будетъ грузиться на проектируемую магистраль въ количествѣ 125.000 пуд. и отправляться непосредственно къ вывозу за границу.

Сѣмя льняное поступитъ въ количествѣ 50.000 п. для перевозки въ томъ же направленіи.

Фисташки поступятъ въ количествѣ 30.000 пуд. и будутъ перевозиться преимущественно къ Петербургу и въ города Царства Польскаго.

Шерсть и пуша могутъ быть предположены къ поступленію не менѣе 100.000 пуд. Шкурки каракулевыя—въ количествѣ 5.000 пуд.

Прочіе товары въ этой торговлѣ приняты въ количествѣ 12% отъ названныхъ грузовъ.

Прибытіе.

Главнѣйшими грузами прибытія въ Хиву явятся хлѣбъ въ зернѣ и мука, сахаръ, бакалея, чай, мануфактура, пряжа, лѣсъ, желѣзо, москатель, спички и цементъ. На основаніи данныхъ, собранныхъ на мѣстѣ, ввозъ въ Хиву этихъ товаровъ опредѣляется въ слѣдующихъ цифрахъ: пшеница и ячмень 417 тыс. пуд., мука 200 тыс. пуд., сахаръ и сахарный песокъ 300 тыс. пуд., чай зеленый и черный 120 тыс. пуд., мануфактура 200 тыс. пуд., пряжа 50 тыс. пуд., лѣсъ 300 тыс. пуд., желѣзо и желѣзныя издѣлія 45 тыс. пуд., земледѣльческія машины и орудія 50 тыс. пуд., чугунъ и чугунныя издѣлія 25 тыс. пуд., проволока 30 тыс. пуд., москатель 50 тыс. пуд., спички 15 тыс. пуд. и прочіе товары въ количествѣ 1.300.000 пуд. Однако, далеко не всѣ изъ этихъ цифръ представляютъ надежныя величины, которыя могутъ быть приняты для исчисленія грузооборота проектируемой линіи. По свѣдѣніямъ, собраннымъ

въ Чарджуѣ, изъ Чарджуя направляется въ Хиву, напримѣръ, пряжи—60 тыс. пуд. и чая, который только и ввозится черезъ Чарджуй—100.000 пуд. Такимъ образомъ, свѣдѣнія эти, которыя не основаны на статистическомъ подсчетѣ, а представляютъ лишь обобщенья мѣстныхъ торговцевъ, ведущихъ торговлю съ Хивою, мало надежны.

Въ отношеніи хлѣбныхъ грузовъ въ разсчетахъ этихъ явно не принято во вниманіе, что съ проведеніемъ желѣзной дороги площади посѣвовъ хлопка увеличатся прежде всего за счетъ посѣвовъ хлѣба. Съ постройкой желѣзной дороги становится совершенно недостаточнымъ количество зерновыхъ хлѣбовъ и муки, которыя Хива получаетъ теперь. При изученіи перспективы расширенія посѣвовъ хлопка, добавочное количество хлѣба было исчислено въ 5½ милл. пуд. что, вмѣстѣ съ нынѣ получаемымъ количествомъ хлѣба въ зернѣ составитъ 5.900.000 пуд. Предполагая, что 1.000.000 пуд. будетъ доставленъ въ видѣ зерна, а остальное количество въ видѣ муки, общее количество послѣдней, необходимое для Хивинскаго хлопковаго раіона опредѣляется въ 4.120.000 пудовъ. Такое предположеніе имѣетъ аналогію въ работѣ хлопковыхъ станцій Ср. Азіатской ж. д., ст. Кокандъ отправляетъ хлопка 1.500 тыс. пуд., а получаетъ хлѣбныхъ грузовъ около 4.700 тыс. пуд.; Горчаково отправляетъ хлопка 1.400 тыс. пуд., а получаетъ хлѣбныхъ грузовъ 2.500 тыс. пуд., Федченко (отправленіе хлопка 800 тыс. пуд., прибытіе хлѣбн. груз. 1.500 тыс. пуд.), Андижанъ (отправленіе хлопка 2.500 тыс. пуд., прибытіе хлѣбн. грузовъ 5.300 тыс. пуд.) вообще, станцій, расположенныхъ въ хлопководныхъ раіонахъ. Конечно, полной аналогіи не можетъ быть проведено между тѣми соотношеніями, которыя выражаютъ равновѣсіе отправленія хлопковыхъ грузовъ и прибытія хлѣбныхъ на станціи Средне Азіатской ж. д. и на станціяхъ проектируемой Арало-Каспійской.

Предположенія о развитіи хлопководства въ Хивинскомъ раіонѣ базируются на ожиданіи меньшаго развитія хлопковаго хозяйства въ Хивѣ, чѣмъ въ Ферганѣ. По этимъ предположеніямъ, на Арало-Каспійской дорогѣ не будетъ станцій, которыя грузили бы хлопокъ въ такомъ количествѣ, какъ Горчаково, Кокандъ или Андижанъ. Но эти скромныя ожиданія вывоза хлопка изъ Хивы основаны на

умѣренной оцѣнкѣ производительности въ Хивѣ почвы и заставляютъ думать, что тѣмъ большая площадь, нынѣ производящая продовольственные злаки, будетъ вытѣснена посѣвами хлопка; слѣдовательно, тѣмъ, относительно, большее количество хлѣбныхъ грузовъ должно будетъ привозиться въ Хиву.

Заканчивая изложеніе соображеній, которыя заставляютъ предположить ко ввозу въ Хиву 5.120 тысячъ пудовъ хлѣбныхъ грузовъ взамѣнъ 1.210 тысячъ пудовъ хлопка, не безынтересно вспомнить, что по предположеніямъ Департамента Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ въ мартѣ 1.900 года, когда впервые изучался Департаментомъ вопросъ о проведеніи желѣзной дороги Александровъ—Гай-Чарджуй, отправленіе хлопка изъ Хивы было предположено въ количествѣ 500 тыс. пуд. Это количество казалось тогда достаточно большимъ. Несмотря на неблагопріятное положеніе Хивинскаго хлопководнаго раіона, который лишенъ въ настоящее время удобныхъ путей сообщенія вывозъ хлопка отсюда и теперь превысилъ эту цыфру. Трудолюбивое и предпріимчивое хивинское населеніе съ проведеніемъ желѣзной дороги, несомнѣнно, много свыше ожиданій расширитъ посѣвы хлопка, а слѣдовательно, увеличитъ потребленіе привознаго изъ Россіи хлѣба, и, вѣроятно дѣйствительная цыфра прибытія хлѣбныхъ грузовъ на много превзойдетъ исчисленныя здѣсь 5.120 тысячъ пудовъ, такъ же какъ и вывозъ хлопка, навѣрное, далеко превзойдетъ предполагаемую цыфру.

Хиву, естественно, будутъ снабжать хлѣбомъ Саратовская и Самарская губ. Соотвѣтственно, пробѣги хлѣбныхъ грузовъ приняты по проектируемой линіи въ 1.300 верстъ.

Сахаръ и сахарный песокъ.

По вышеприведеннымъ предположеніямъ мѣстныхъ торговцевъ ввозъ сахара въ Хиву составитъ 300.000 пуд. Несмотря на извѣстную любовь азіатскаго населенія къ сахару и сластямъ вообще, что заставляло бы принять цыфру ввоза сахара въ Хиву, въ прилегающую часть (Бухары и въ Аму-Дарьинскій Отдѣлъ значительно больше (считая населеніе около 870 тысячъ, по нормѣ потребленія населеніемъ Европейской Россіи 17 фунтовъ на душу—около 380 тыс. пуд., а принимая во вниманіе большее потребленіе азіатскимъ населеніемъ, около 400 тыс.

пуд.) изъ осторожности въ предполагаемомъ грузооборотѣ оставляется эта цыфра.

Прочіе грузы. Привозъ прочихъ грузовъ принятъ въ количествахъ, опредѣленныхъ предположительными соображеніями мѣстныхъ торговцевъ. Вслѣдствіе того, что торговцы, ведущіе дѣла съ Хивой въ настоящее время, не овладѣли рынкомъ ханства и снабжаютъ своими товарами, въ сущности, весьма, незначительную часть населенія, предположенія эти значительно меньше тѣхъ количествъ товара, которыя слѣдовало бы предположить къ прибытію съ проведеніемъ желѣзной дороги. Однако изъ осторожности приняты эти цыфры. Отправленіе грузовъ чая, мануфактуры, пряжи и москатели предполагается сюда изъ Москвы, желѣза и желѣзныхъ издѣлій и земледѣльческихъ машинъ изъ южнаго горнозаводскаго раіона.

Прибытіе прочихъ, особо не поименованныхъ товаровъ исчислено въ $10^0/_0$ отъ прибытія названныхъ грузовъ.

Грузооборотъ Уральской области. Отправленіе. Нефтяные грузы. Главнымъ грузомъ изъ предѣловъ Уральской области является нефть и ея продукты. За удовлетвореніемъ потребности въ нефтяномъ топливѣ проектируемой дороги, которая исчислена въ 10.000.000 пуд. и нѣкотораго количества нефтяныхъ грузовъ, которые пойдутъ въ мѣстномъ сообщеніи на удовлетвореніе потребности мѣстнаго рынка, Эмбенскій нефтеносный раіонъ сможетъ предложить къ вывозу за предѣлы дороги:

Керосина	5.750.000	пуд.
Смазочныхъ маселъ. . .	900.000	,,
Нефтян. остатковъ. . .	11.500.000	,,
Нефти сырой	2.000.000	,,

Направленіе вывоза этихъ грузовъ опредѣляется спросомъ ближайшихъ рынковъ и встрѣчею этихъ товаровъ на рынкахъ болѣе отдаленныхъ съ нефтяными продуктами бакинскаго и грозненскаго раіоновъ. Такъ, нефтяные остатки и сырая нефть направятся, главнымъ образомъ, на Волгу, въ Саратовъ, керосинъ—преимущественно на московскій и замосковный рынокъ, смазочныя масла вѣроятно пройдутъ нѣсколько дальше и, возможно, достигнутъ крайнихъ рынковъ, т. е. прибалтійскаго раіона. На основаніи этихъ соображеній средніе пробѣги нефти

сырой и остатковъ приняты въ 675 верстъ, керосина въ 1000 верстъ и смазочныхъ маселъ въ 1200 верстъ, съ пробѣгомъ по своей линіи до Александрова Гая, т. е. въ среднемъ 430 верстъ.

Грузы рыбы.

Отправленіе уральской рыбы исчислено въ 900 тыс. пуд. на основаніи данныхъ, приведенныхъ въ описаніи уральскаго рыболовства, т. е. съ округленіемъ минимальскаго количества вывозимой съ Урала рыбы (889,5 тыс. дуд.). Эта цыфра взята чрезвычайно осторожно, такъ какъ нужно имѣть въ виду, что значительное количество рыбныхъ грузовъ направится на проектируемую магистраль сверхъ этого количества изъ раіоновъ каспійскаго рыболовства.

Съ постройкой Саратовъ-Астраханской линіи Рязано Ур. ж. д. начиная съ 1908 года подвозъ рыбы къ Астрахани по Каспійскому морю увеличился въ гораздо болѣе значительной цифрѣ, чѣмъ отвлеченіе рыбныхъ грузовъ собственно уральскихъ промысловъ. Такъ, каботажемъ было подвезено къ Астрахани: въ 1906 г.—1.516 тыс. пуд. въ 1907 г.—1.673 т. п., а въ 1908 г.—3.377 т. п., въ 1909 г.—6.198 т. п., въ 1910 г.—6.224 т. п. и въ 1911 г.—4.287 тыс. пуд. Отправленіе же по Волгѣ за эти годы составляло: въ 1906 г.—14.878 т. п., въ 1907 г.—13759 т. п., въ 1908 г.—13.667 т. п., въ 1909 г.—17.818 т. п., въ 1910 г.—15.674 и въ 1911 г.—10554 тыс. пуд.

По существующимъ статистическимъ даннымъ невозможно выдѣлить въ какомъ количествѣ рыбные грузы поступили на Астраханскую линію въ отвлеченіе отъ тѣхъ, которые и раньше того отправлялись по Волгѣ, и въ какомъ количествѣ Астраханская линія привлекла каботажный подвозъ изъ раіоновъ морскихъ промысловъ. Но что это привлеченіе значительно превышало 1.000.000 пудовъ ясно изъ увеличенія цыфры каботажа. Такимъ образомъ, разсчетъ на привлеченіе рыбныхъ превозокъ съ морскихъ рыболовныхъ промысловъ представляется вполнѣ правильнымъ, однако изъ осторожности, онъ вводится въ предполагаемый грузооборотъ дороги лишь въ количествѣ 50 тыс. пудовъ.

Направленіе отправокъ рыбныхъ грузовъ предполагается на тѣ же рынки, куда такогые направляются и въ настоящее время т. е. главнымъ образомъ на рынки центральной Россіи. Средній про-

бѣгъ рыбныхъ грузовъ изъ предѣловъ Уральской области принятъ, въ соотвѣтствіи съ отдаленностью этихъ рынковъ, въ 1300 верстъ, пробѣгъ же по Аралo-Каспійской линіи составитъ около 230 верстъ.

Отправленіе соли. Отправленіе соли изъ раіона Индерекаго озера предположено въ количествѣ 2.500 тыс. пуд. Пробѣгъ грузовъ соли взятъ средній для перевозокъ соли изъ Баскунчакскаго раіона, съ округленіемъ до 100 верстъ. Такъ какъ Индерское озеро удалено отъ перевалочной линіи на желѣздорожную сѣть Европейской Россіи на разстояніе 300 верстъ, эта величина пробѣга по своей линіи и принята въ основаніе при вычисленіи грузооборота.

Грузы шерсти. Отправленіе грузовъ овечьей шерсти изъ Закаспійской области, въ соотвѣтствіи съ количествомъ скота принято въ количествѣ 70.000 пуд. Пробѣгъ исчисленъ на рынки Европейской Россіи—преимущественно въ Харьковъ и въ Москву въ среднемъ на разстояніи около 2350 верстъ.

Прибытіе. Прибытіе грузовъ въ Уральскую область опредѣляется главнымъ потребностями Эмбенскаго нефтепромышленнаго раіона.

Грузы для нефтяныхъ промысловъ. На основаніи свѣдѣній, приведенныхъ при описаніи этого раіона прибытіе промысловыхъ грузовъ принято въ такомъ количествѣ: лѣсъ—500.000 пуд., трубы желѣзныя—405.000 пуд., желѣзо листовое и кровельное 55.000 пуд., желѣзныя издѣлія 25.000 п., машины и ихъ части 30.000 пуд., цементъ и гипсъ 100.000.

Потребительскіе грузы по ввозу въ прямомъ сообщеніи приняты въ такомъ количествѣ: сахаръ 105 тыс. пуд., бакалея 15.000 пуд., и чай 20.000 пуд. Эти товары направятся въ небольшомъ количествѣ и на станціи отдаленныя отъ нефтепромышленнаго раіона, однако опредѣлить это количество точно представляется затруднительнымъ.

Пробѣги промысловыхъ грузовъ исчислены по разстояніямъ до рынковъ, снабжающихъ промысловый раіонъ въ настоящее время этими товарами.

Прибытіе прочихъ грузовъ исчислено въ $10_0/^0$ отъ общаго количества ожидаемыхъ по прибытію товаровъ.

Мѣстное сообщеніе.

Перевозка и въ мѣстномъ сообщеніи, какъ было изложено выше, составятся главнымъ образомъ изъ перевозокъ нефтяныхъ грузовъ изъ Эмбенскаго раіона въ Хиву, гдѣ спросъ на топливо вызывается потребностями хлопкоочистительныхъ заводовъ и потребностями судоходства по Аральскому морю и въ низовьяхъ Аму-Дарьи. Эти перевозки приняты въ такомъ количествѣ керосина 250.000 пуд. (изъ разсчета 10 фунтовъ на душу населенія), смазочныхъ маслъ 100.000 пуд., нефтяные остатки 500.000 пуд. и нефть сырая—1.000.000 пуд.

Перевозки хлѣбныхъ грузовъ въ мѣстномъ сообщеніи будутъ частью въ предѣлахъ земледѣльческаго раіона для нуждъ мукомолья въ Александровъ-Гай, изъ Новоузенскаго же и Лбищенскаго у.у. частью въ нефтепромышленный раіонъ, частью на станціи скотоводческихъ раіоновъ, и въ небольшомъ количествѣ будутъ происходить перевозки муки въ Аму-Дарьинскій Отдѣлъ и въ Хиву. Перевозки зерна приняты въ количествѣ 400.000 пуд. на среднемъ разстояніи 250 верстъ, и перевозка муки 200.000 пуд. со среднимъ пробѣгомъ 700 верстъ.

Перевозки Индерской соли въ Хиву приняты въ количествѣ 500.000 пуд. какъ для домашнихъ потребностей мѣстнаго населенія, такъ и для рыбныхъ промысловъ на Аму-Дарьѣ, потому что мѣстная соль обладаетъ очень плохими качествами. Пробѣгъ соли въ мѣстномъ сообщеніи принятъ въ 1.000 верстъ.

Своеобразныя условія хивинскаго сельскаго хозяйства, которыя опредѣляются свойствами теченія и разливовъ Аму-Дарьи, требуютъ отъ населенія Хивы затраты огромныхъ количествъ рабочей силы и матеріальныхъ средствъ на земляныя работы по укрѣпленію арыковъ и каналовъ и на перевозку ила для возобновленія производительныхъ силъ почвы. Перевозка глины и земли въ мѣстномъ сообщеніи потребуетъ отъ проектируемой дороги огромной транспортной работы. Перевозка этого груза по Средне-Азіатской ж. д. составляетъ около 500.000 пуд. въ мѣстномъ сообщеніи, но, принимая во вниманіе, что въ нижнемъ теченіи Аму-Дарьи эти особенности выражены гораздо болѣе рѣзко, на Аралo-Каспійской ж. д. эти перевозки предположены въ количествѣ 2.000.000 пудовъ со среднимъ пробѣгомъ въ предѣлахъ хивинскаго оазиса не далѣе 400 верстъ.

Перевозки хивинскихъ товаровъ въ Уральскую область (въ мѣстномъ сообщеніи) составятся главнымъ образомъ изъ перевозокъ фруктовъ, свѣжихъ и сушеныхъ и небольшого количества мануфактурныхъ товаровъ. Перевозки сушеныхъ абрикосовъ приняты въ количествѣ 200 тыс. пуд.,—въ незначительной части въ Эмбенскій раіонъ, а главнымъ образомъ (90%) на станичные базары въ Уральской области. Перевозки изюма въ томъ же направленіи предположены въ меньшемъ количествѣ—именно около 100 тысячъ пуд. Средній пробѣгъ этихъ товаровъ принятъ въ 500 верстъ. Перевозки риса, въ количествѣ 50 тыс. пуд. предположены изъ Хивы, и частью изъ Бухары въ Уральскую область на разстояніи 1.000 верстъ. Перевозки свѣжихъ фруктовъ предположены въ количествѣ 250 тыс. пуд. (главнымъ образомъ абрикосы, персики и слива) и виноградъ 75 тыс. пуд. Перевозки фруктовъ предполагаются частью на короткихъ разстояніяхъ въ предѣлахъ Хивы (виноградъ—на разстояніи 300 верстъ, и часть абрикосовъ до 100 тыс. пуд. на короткихъ разстояніяхъ до 400 верстъ) и часть перевозокъ винограда (5 тыс. пуд.) и фруктовъ свѣжихъ (100 тыс. пуд.) предположена на дальнихъ разстояніяхъ до 1500 верстъ въ Уральскую область. Средній пробѣгъ опредѣлился изъ этихъ предположеній для винограда около 350 вер., и для фруктовъ свѣжихъ 850 верстъ.

Перевозки овощей свѣжихъ въ мѣстномъ сообщеніи изъ сѣверной части Хивы въ Эмбенскій раіонъ предположены въ количествѣ 75.000 пуд. при среднемъ разстояніи пробѣга до 400 верстъ.

Перевозки сѣна займутъ особое мѣсто въ транспортной работѣ дороги вслѣдствіе того, что кочевники не дѣлаютъ своихъ запасовъ; богатые сѣномъ раіоны Хивы и пойменные луга по теченію Урала явятся рынкомъ для снабженія сѣномъ всего степного раіона между Хивой и Ураломъ. Поэтому перевозки сѣна, принятыя въ количествѣ 500 тыс. пуд. предположены какъ въ направленіи къ сѣверу отъ Хивы, такъ и къ югу отъ Урала. Средній пробѣгъ вычисленъ 800 верстъ.

Перевозка остальныхъ грузовъ—мануфактурныхъ издѣлій, сапожнаго товара, овчинъ, рыбы, сала и гончарныхъ издѣлій принята въ незначительномъ количествѣ. Издѣлія мануфактурныя—халаты изъ Бухары и Хивы—въ количествѣ 10 т. пуд. приняты

къ перевозкѣ на разстояніи 900 верстъ, сапожныя (мѣстныя) издѣлія предположены къ перевозкѣ на разстояніи такъ же 900 верстъ въ количествѣ 5 тыс. пуд., овчины—въ количествѣ 10 тыс. пуд. изъ Хивы въ Уральскую область на разстояніи 1500 верстъ, сало—въ количествѣ 20 тыс. пуд. на разстояніе 350 верстъ и гончарныя издѣлія въ количествѣ 25 тыс. пуд. на разстояніе 400 верстъ.

Перевозки рыбы въ мѣстномъ сообщеніи на разстояніе 350 верстъ предполагаются изъ Уральскаго раіона и изъ рыболовнаго раіона Аму-Дарьи въ Закаспійскую область въ общемъ количествѣ 40.000 пуд.

Особо можно упомянуть краски растительныя—(сафлоръ) въ количествѣ 15.000 пуд., которыя можно ожидать къ перевозкѣ въ мѣстномъ сообщеніи на разстояніи 500 верстъ, такъ какъ ремесленное производство тканей, для которыхъ онѣ употребляются, распространено преимущественно въ Хивѣ и Бухарѣ, а собираются эти товары въ лугахъ внѣ раіона земледѣльческой культуры Хивы, приблизительно въ этомъ разстояніи отъ рынковъ спроса.

Въ виду бѣдности Хивы минеральными строительными матеріалами необходимо ожидать здѣсь значительныхъ перевозокъ: мѣла,—изъ раіона Эмбы,—который принятъ въ количествѣ 400 тыс. пуд. на разстояніе 600 верстъ, и кирпича, перевозки котораго въ меньшемъ количествѣ 300 тыс. пуд. можно предположить непосредственно въ раіонѣ Хивы. Перевозка гипса и извести будутъ совершаться въ предѣлахъ прикаспійской низменности по направленію къ Эмбенскому нефтеносному раіону. Перевозка гипса предположена въ количествѣ 75.000 пуд., оба груза на короткомъ протяженіи 250 верстъ.

Прочіе грузы предположены къ перевозкамъ въ мѣстномъ сообщеніи въ общемъ количествѣ 10% отъ тѣхъ грузовъ, для исчисленія которыхъ мѣстнымъ обслѣдованіемъ даны были надежныя основанія.

Общее количество перевозокъ въ мѣстномъ сообщеніи составитъ 7.948 тыс. пуд.

Характеристика транзитнаго значенія дороги.

Проектируемая Аралo-Каспійская желѣзная дорога, соединяя богатые рынки Средней Азіи кратчайшимъ желѣзнодорожнымъ путемъ съ Европейской Россіей, имѣетъ огромное транзитное значеніе. Единственной магистралью, связывающей Туркестанъ съ Европейской Россіей, теперь служитъ Ташкентская ж. д., и скоро настанетъ время, когда ея пропускная способность не будетъ отвѣчать потребностямъ возрастающаго транзита. Въ послѣдніе годы появляются признаки, что время это уже настало. Вмѣстѣ съ сооруженіемъ Бухарской ж. д. намѣчается планъ развитія желѣзнодорожной сѣти въ Средней Азіи, между тѣмъ, помимо сооруженія этихъ новыхъ линій, которыя дадутъ новый приливъ грузовъ, уже выяснилась настоятельная необходимость сооруженія второго пути на Ташкентской ж. д. Но Ташкентская магистраль даетъ для юго-западной части Туркестана весьма длинный кружной путь, и, слѣдовательно, создаетъ большую стоимость перевозки товаровъ. Эти интересы могутъ быть обезпечены лишь транзитной перевозкой по новому кратчайшему пути. Чтобы вполнѣ уяснить транзитное значеніе проектируемой дороги, необходимо принять во вниманіе и слѣдующія, частью сооружаемыя, частью намѣченныя къ сооруженію линіи:

Илецкъ-Уральскъ	протяженіемъ	246	верстъ
Царицынъ-Уральскъ	»	555	»
Орскъ-Оренбургъ	»	310	»
Орскъ-Троицкъ	»	398	»
Саратовъ-Миллерово	»	578	»

Эти линіи при установленіи тарифораздѣловъ приняты какъ бы за существующія. Тарифораздѣльныя линіи по принципу кратчайшаго разстоянія опредѣляются для трехъ выходныхъ пунктовъ слѣдующимъ образомъ: 1) для выходныхъ пунктовъ Илецкъ-Чарджуй тарифораздѣлъ будетъ лежать въ 72 верстахъ южнѣе Илецка; обратно, по отношенію Илецка тарифораздѣлъ на Средне-Азіатской ж. д. будетъ лежать къ востоку отъ Чарджуя также въ 72 верстахъ; въ сферу транзитнаго вліянія Арало-Каспійской дороги между этими выходными пунктами войдутъ на югѣ: всѣ станціи, лежащія отъ ст. Якотутъ до Красноводска; на сѣверѣ,—къ востоку отъ Илецка вся Сибирь, а къ западу отъ него сѣть ж. д. Европейской Россіи между Пензой и Ртищево, Шилово-Рязань, Орѣхово-Владиміръ, Бѣльково-Кипрево, Александрово-Ярославль, Волга-Рыбинскъ и около Череповца, т. е. всѣ дороги, лежащія восточнѣе опредѣлившейся тарифораздѣльной линіи.

2) Для выходныхъ пунктовъ Урбахъ-Черняево тарифораздѣлъ по отношенію Урбаха опредѣлился въ 30 верстахъ къ западу отъ Черняево,—примѣрно, ст. Обручево.

Такимъ образомъ въ сферу транзитнаго вліянія на югѣ войдутъ всѣ станціи Средне-Азіатской ж. д. отъ Красноводска до Обручево, а на сѣверѣ: къ востоку ст. Арчеда-Миллерово-Подгорное, Бѣлополье-Басы, сѣвернѣе Кіева — Здолбуново; этими станціями и устанавливается тарифораздѣльная линія (чрезъ выходной пунктъ Урбахъ), такимъ образомъ въ сферу вліянія входитъ вся центральная Россія.

3) Для выходного пункта Александровъ-Гай-Черняево по отношенію къ Александрову-Гаю тарифораздѣлъ на Средне-Азіатской ж. д. ляжетъ въ 9 верстахъ отъ Черняева по направленію къ Ташкенту. По отношенію Черняева на югѣ войдутъ всѣ станціи Средне-Азіатской ж. д., а на западъ отъ Александрова-Гая въ сферу транзитнаго вліянія войдетъ вся южная Россія.

Подробныя вычисленія въ конкурирующихъ направленіяхъ сведены въ вѣдомость № 4.

Транзитныя сокращенія, которыя получаются при сооруженіи проектируемой дороги до главнѣйшихъ пунктовъ, слѣдующія:

Названіе пунктовъ.	По существующ. дор.	При посредствѣ проектируемыхъ	Сокращеніе
	в е р с т ъ.		
Чарджуй—Москва . . .	3.801	2.764	1.037
» —Петербургъ .	4.412	3.369	1.043
» —Варшава . .	4.967	3.786	1.181
» —Кіевъ	4.409	3.269	1.140
» —Екатериносл.	4.754	2.894	1.860
» —Челябинскъ .	4.062	3.107	955
» —Харьковъ . .	4.470	2.809	1.661
» —Н.-Новгородъ.	3.952	2.901	1.051
» —Самара . . .	3.200	2.727	473
» —Саратовъ . .	3.646	2.092	1.554
» —Одесса . . .	5.294	2.867	1.427
» —Ростовъ . . .	4.645	2.563	2.082
» —Оренбургъ .	2.806	2.272	534

Удешевленіе стоимости провоза главнѣйшихъ грузовъ.

Въ настоящее время товарообмѣнъ между Средней Азіей и центральной Россіей совершается не только по сплошному желѣзнодорожному пути, но и смѣшаннымъ желѣзнодорожно-воднымъ путемъ черезъ Красноводскъ—Баку и Черноморскіе порты. Условія транспорта по проектируемому пути будутъ настолько благопріятны, какъ въ отношеніи стоимости такъ и въ отношеніи скорости перевозки, что нѣкоторые грузы, которые въ настоящее время перевозятся смѣшаннымъ водно-желѣзнодорожнымъ сообщеніемъ, перейдутъ на новый сплошной желѣзнодорожный путь.

Изъ данныхъ статистики Средне-Азіатской ж. д. видно, что главнѣйшими грузами, участвующими въ товарообмѣнѣ между Средней Азіей и Европейской Россіей, являются: хлопокъ, хлопковое сѣмя, масло хлопковое, овчины и шкуры, изюмъ и фрукты, шерсть, овощи, шелкъ, коконы, войлокъ, ковры—изъ Средней Азіи, и мануфактура, сахаръ рафинадъ и сахарный песокъ, хлѣбъ, лѣсные товары, желѣзо и желѣзныя издѣлія, чай и табакъ изъ Европейской Россіи.

Въ вѣдомости № 2 помѣщены сопоставленія провозныхъ платъ проектируемой дороги съ платами по существующему сплошному желѣзнодорожному пути и по смѣшаннымъ желѣзнодорожно-воднымъ.

При сопоставленіи этихъ платъ къ учету принимались провозныя платы и дополнительные сборы, равно какъ фрахты и страховыя преміи при перевозкѣ грузовъ моремъ, причемъ фрахты взяты были конвенціонные прямого Кавказско-Закаспійскаго сообщенія. Необходимо имѣть въ виду, что оффиціальные конвенціонные фрахты для многихъ грузовъ нѣсколько выше дѣйствительнаго.

Хлопокъ. Сопоставляя провозныя платы для хлопка въ сообщеніи Москвы со станціями Средне-Азіатской ж. д. въ направленіи черезъ Александровъ-Гай-Чарджуй съ существующими направленіями, получаемъ слѣдующія удешевленія провоза:

отъ Чарджуя	противъ напр. черезъ:
на 5,34 к. съ пуд.	Крас. Петр. Гуд.-Ростов.
» 7,88 » » »	Красн. Астр. Саратовъ.
» 19,57 » » »	Ташк. Кинель—Батрак.

отъ Кагана	
на 4,71 к. съ пуд.	Крас. Петр. Гуд.-Ростовъ.
» 7,25 » » »	Красн. Астр. Сарат.
» 15,81 » » »	Ташк. Кин. Батраки.

отъ Коканда	
на 7,68 к. съ пуд.	Крас. Петр. Гуд. Ростовъ.
» 0,75 » *дороже*	Ташк. Кинель-Батраки.

Только отъ Коканда по новому пути окажется дороже, чѣмъ по ташкентскому направленію на 0,75 коп. съ пуда. Что касается станцій, лежащихъ къ западу отъ Чарджуя, то тарифораздѣлъ по принципу провозныхъ платъ ляжетъ между Чарджуемъ и Мервомъ, причемъ послѣдній остается за Кавказско-Закаспійскимъ сообщеніемъ.

Сахаръ. Удешевленіе провоза сахара рафинада и песку по проектируемому пути черезъ Чарджуй отъ наиболѣе крупныхъ рынковъ сбыта выражается слѣдующими цифрами:

отъ Златополя до Мерва:	противъ напр. черезъ:
на 1,51 к. съ пуда	Петров. Красновод.
» 24,16 » » »	Кинель-Ташкентъ.

отъ Кіева до Мерва:

на 2,32 к. съ пуда . . Петров. Красновод.
» 20,48 » » » . . Кинель-Ташкентъ

отъ Сумъ до Мерва:

на 2,33 к. съ пуда . . Петровскъ Красновод.
» 20,43 » » » . . Кинель-Ташкентъ.

отъ Златоп. до Коканда:

на 9,78 к. съ пуда . . Петровскъ Красновод.
» 4,83 » » » . . Кинель-Ташкентъ.

отъ Кіева до Коканда:

на 10,60 к. съ пуда . . Петровскъ Красновод.
» 1,85 » » » . . Кинель-Ташкентъ.

Какъ въ перевозкахъ до Мерва черезъ Каспійское море, которыя отъ Златополя кругло на 22½ к., а отъ Кіева на 18 коп. дешевле сплошнаго желѣзнодорожнаго пути, такъ и въ перевозкахъ до Коканда, которыя теперь дешевле по сплошному желѣзнодорожному пути, провозъ по проектируемой линіи оказывается выгоднѣе.

Мануфактура. Удешевленіе стоимости провоза мануфактуры по проектируемому пути по сравненію съ существующими направленіями выражается слѣдующими цифрами:

отъ Москвы до Чарджуя: противъ напр. черезъ:

на 13,38 к. съ пуда . . Крас.-Петр. Гуд.-Ростовъ.
» 25,42 » » » . . Ташкентъ-Кинель.

отъ Москвы до Мерва:

на 0,75 к. съ пуда . . Крас.-Петр.-Ростовъ.
» 22,12 » » » . . Ташкентъ-Кинель.

отъ Москвы до Кагана:

на 13,41 к. съ пуда . . Крас.-Петр.-Ростовъ.
» 20,81 » » » . . Ташкентъ-Кинель.

отъ Москвы до Самарк.:

на 13,41 к. съ пуда . . Крас.-Петр.-Ростовъ.
» 9,53 » » » . . Ташкентъ-Кинель.

отъ Москвы до Коканда:
на 17,39 к. съ пуда . . Крас.-Петр.-Ростовъ.

и дороже до Коканда
на 1 коп. противъ напр. черезъ:
Ташкентъ-Кинель.

Въ такомъ же соотношеніи провозныхъ платъ находится и Иваново-Вознесенскій раіонъ, снабжающій мануфактурой Среднюю Азію.

Сопоставляя провозныя платы для Варшавскаго раіона, получимъ слѣдующіе выводы:

отъ Варш. до Чардж.	дешевле:	прот. напр. чер.:	
на 25,00 к.		съ пуда	. Ташкентъ-Кинель.
» 1,84 »		» »	. Красновод. Петр.
отъ Варш. до Мерва	дешевле:	прот. напр. чер.:	
на 8,76 к.		съ пуда	. Ташкентъ-Кинель.
» 7,51 »		дороже	. Красновод. Петр.
отъ Варш. до Асхаб.	дешевле:	прот. напр. чер.:	
на 38,47 к.		съ пуда	. Ташкентъ-Кинель.
» 20,74 »		дороже	. Красновод. Петр.

Такимъ образомъ, въ перевозкѣ грузовъ Варшавскаго раіона Арало-Каспійская ж. д. образуетъ значительное удешевленіе провозныхъ платъ противъ Ташкентскаго направленія, и Кавказско-Закаспійское сообщеніе дешевле только для Мерва и Асхабада.

Составныя части подсчета транзитныхъ перевозокъ.

Выяснивъ главнѣйшія сокращенія разстояній и удешевленіе стоимости провоза получающагося вслѣдствіе сооруженія Арало-Каспійской ж. д., переходимъ къ детальному подсчету вѣроятныхъ транзитныхъ перевозокъ.

Подсчетъ транзитныхъ перевозокъ произведенъ въ четырехъ самостоятельныхъ частяхъ.

Первая часть обнимаетъ тѣ перевозки по существующимъ желѣзнымъ дорогамъ, которыя въ силу принципа кратчайшихъ разстояній перейдутъ на проектируемую дорогу.

Вторая часть содержитъ подсчетъ перевозокъ, которыя могутъ быть отвлечены отъ смѣшанныхъ сухопутно-водныхъ путей (черезъ Красноводскъ).

Третья часть касается подсчета грузовъ, которые поступятъ съ сооружаемой Бухарской ж. д.

Четвертая часть заключается въ опредѣленіи увеличенія транзитныхъ перевозокъ отъ естественнаго прироста грузового движенія къ 1918 году.

Транзитныя перевозки, отвлекаемыя отъ сплошного желѣзнодорожнаго пути.

На основаніи установленныхъ тарифораздѣльныхъ пунктовъ подсчеты въ первой части были произведены по статистическимъ даннымъ Средне-Азіатской ж. д. за 1912 г. по прибытію и отправленію въ прямомъ сообщеніи съ дорогами сѣти.

Кромѣ того, не разрабатываемыя Средне-Азіатской ж. дорогой по прибытію и отправленію группы дополнялись изъ отчетовъ другихъ желѣзныхъ дорогъ. Въ сводной таблицѣ транзитныхъ перевозокъ, выдѣлены группы, перевозка которыхъ составляла не менѣе 3 т. пудовъ; прочіе грузы, какъ первой такъ и второй категоріи были сосчитаны отдѣльно, но въ сводной таблицѣ объединены подъ рубрикой «разные грузы».

Грузы же 2-ой категоріи, подробно не разрабатываемые въ отчетахъ, приняты были въ количествѣ 5% отъ всѣхъ поименованныхъ грузовъ. Для опредѣленія пудоверстныхъ ставокъ были выдѣлены и протаксированы по каждой группѣ наиболѣе значительныя перевозки между главнѣйшими пунктами каждаго сообщенія. На основаніи этихъ подсчетовъ транзитныя перевозки и валовой доходъ отъ нихъ для проектируемой дороги опредѣлились въ количествѣ 4.749 тыс. пуд. съ пробѣгомъ 8.192.025 т. вер. и выручкой 2.076.222 рублей (вѣдомость № 1) Главнѣйшими грузами транзитныхъ перевозокъ (100 т. п. и болѣе), привлекаемыми на проектируемую дорогу съ существующаго сплошного желѣзнодорожнаго пути, являются:

1.	Хлѣбные грузы	810.000 пуд.
2.	Сахаръ	765.000 »
3.	Изюмъ и кишмишъ . .	515.000 »
4.	Мануфактура	360.000 »
5.	Хлопокъ	270.000 »
6.	Чугунъ и желѣзо . . .	220.000 »
7.	Патока	131.000 »
8.	Желѣзныя издѣлія . .	130.000 »
9.	Антрацитъ	125.000 »
10.	Овчины и шкуры . . .	105.000 »
11.	Масло хлопковое . . .	100.000 »
	Итого . . .	3.531.000 пуд.

По величинѣ выручки проектируемой дороги транзитные грузы (50.000 руб. и болѣе по каждому товару) располагаются слѣдующимъ образомъ:

Сахаръ	412.382 руб.
Мануфактура	310.500 »
Изюмъ, кишмишъ . . .	240.101 »
Хлѣбные грузы	194.162 »
Хлопокъ	155.250 »
Вино виноградное . . .	67.083 »
Желѣзныя издѣлія . .	64.071 »
Пряжи	51.750 »
Итого . . .	1.495.299 руб.

Такимъ образомъ, главнѣйшими грузами транзитныхъ перевозокъ, привлекаемыхъ со сплошного желѣзнодорожнаго пути, являются: хлопковые товары, продукты садоводства, винодѣлія и овцеводства, направляющіеся съ юга въ Европейскую Россію, и хлѣбъ, желѣзныя издѣлія, сахаръ и мануфактура, вывозимые производительными раіонами Европейской Россіи въ Среднюю Азію.

Транзитныя перевозки, отвлекаемыя отъ смѣшаннаго желѣзнодорожно-воднаго сообщенія.

При подсчетахъ транзитныхъ грузовъ, отвлекаемыхъ отъ смѣшаннаго сообщенія не представилось возможнымъ взять за основаніе для подсчетовъ одно сопоставленіе стоимости провоза по сплошному проектируемому пути черезъ Чарджуй-Александръ-Гай и конкурирующему Кавказско-Закаспійскому сообщенію черезъ Красноводскъ, такъ какъ, какъ было отмѣчено выше, размѣръ дѣйствительно взимаемыхъ пароходствами фрахтовъ и страховыхъ премій въ точности неизвѣстенъ; есть основанія думать, что пароходства дѣлаютъ скидку съ заявленныхъ ими конвенціонныхъ фрахтовъ, являющихся предѣльными. Поэтому было необходимо путемъ изученія статистическихъ данныхъ о распредѣленіи перевозокъ отдѣльныхъ грузовъ по сплошному желѣзнодорожному пути черезъ Ташкентъ и по смѣшанному пути черезъ Каспійское море, выяснить, при какихъ соотношеніяхъ между стоимостью провоза, исчисленной на точномъ основаніи тарифа прямого Кавказско-Закаспійскаго сообщенія, грузы пойдутъ сплошнымъ рельсовымъ путемъ или смѣшаннымъ водно-желѣзнодорожнымъ. Учетъ этотъ былъ произведенъ для главнѣйшихъ грузовъ: для

хлопка, мануфактуры, сахара, изюма, лѣса и хлѣба.

Основаніемъ для предположеній объ отвлеченіи хлопка на проектируемый прямой желѣзнодорожный путь послужили, во первыхъ, сопоставленіе провозныхъ платъ, и во вторыхъ, фактическая работа нынѣ существующихъ конкуррентныхъ сообщеній.

Сопоставленіе провозныхъ платъ сдѣлано для двухъ главнѣйшихъ потребительскихъ рынковъ—Московскаго и Варшавскаго, причемъ на основаніи принципа наименьшей стоимости перевозки тарифораздѣлъ для Московскаго раіона въ Красноводскомъ и вновь образуемомъ сообщеніи опредѣлился на разныхъ разстояніяхъ отъ Чарджуя и Мерва (ст. Учъ-Аджи), а для Варшавскаго раіона, несмотря на приближеніе наприм., станціи Чарджуй болѣе, чѣмъ на 1.000 вер., болѣе дешевымъ остался смѣшанный путь черезъ Красноводскъ.

Однако, распредѣленіе перевозокъ хлопка въ томъ и другомъ отношеніи не зависитъ исключительно отъ провозныхъ платъ, а, какъ это усматривается изъ приводимой ниже работы ст. Кокандъ и Самаркандъ, опредѣляется и другими причинами.

Соотношеніе провозныхъ платъ для ст. Кокандъ до разсматриваемыхъ нами рынковъ таково:

для Моск. раіона: черезъ Ташкенентъ-Кинель. 114,75 к. съ пуда.
» » » » Красновод. Петров. 123,18 к. съ пуда.
въ Ташкен. напр. *дешевле* на 8,43 » » »
для Варш. (Лодз.) раіона: черезъ Ташкентъ. 122,57 к. съ пуда.
для Варш. (Лодз.) раіона: » Красноводскъ. 127,33 к. съ пуда.
въ Ташкен. напр., *дешевле* на 4,76 » » »

между тѣмъ фактическая работа обоихъ направленій распредѣлялась такъ:

Названіе рынка.	Всего	Сплошнымъ ж. д. путь.	%%	Смѣш. чер. Красновод.	%%
	т ы с.		п у д.		
Лодзинскій. .	126,6	81,7	64	44,9	36
Нарвскій. . .	219,7	129,6	59	90,1	41
Петербургск. .	122,7	99,6	81	23,1	19
Тверской . .	137,8	70,6	51	67,2	49
Ярославскій . Иван.-Вознес.	1.735.648	1.113.721	64	621.927	36

т. е. ни для одного изъ рынковъ работа не достигала

полныхъ 100% для преимущественнаго въ отношеніи дешевизны провозныхъ платъ направленія.

Съ другой стороны соотношеніе провозныхъ платъ ст. *Самаркандъ* для Варшавскаго рынка опредѣлилось въ пользу смѣшаннаго направленія въ размѣрѣ 3,27 к. и, однако, работа существующихъ сообщеній при общемъ вывозѣ изъ Самарканда въ Варшавскій раіонъ въ 31,5 т. пуд. черезъ Красноводскъ прослѣдовало 27,7 т. пуд. или 78%, а черезъ Ташкентъ-Кинель 3,5 т. пуд. или 22%, т. е. все же не достигла 100% для преимущественнаго направленія.

Обратимся къ разсмотрѣнію провозныхъ платъ для ст. Чарджуй:

для Моск. раіона: черезъ Чарджуй-Алекс. Гай. 98,96 к. съ пуда.
» » » » Красноводскъ Петр. 104,30 к. съ пуда.
т. е. въ проект. напр. *дешевле* на 5,34 к. съ пуда.
для Варшавс. (Лодз.) раіона: черезъ Алексан. Гай. 118,46 к. съ пуд.
» » » » Красноводскъ. 111,45 к. съ пуд.
т. е. въ проектир. напр. *дороже* на 7,01 к. съ п.
для Петерб. раіона [1]): черезъ Александровскъ Гай. 113,23 к. съ пуда.
» » » » Красноводскъ. 113,72 к. съ пуда,
т. е. въ проектир. напр. *дешевле* на 0,49 к. съ пуда.

Такимъ образомъ для Московскаго раіона разница въ пользу сплошного желѣзнодорожнаго пути отъ Чарджуя будетъ менѣе той же разницы отъ Коканда на 8,43 — 5,34 = 3,09 коп. но, за то разстояніе отъ Чарджуя менѣе существующаго разстоянія отъ Коканда до Москвы на 3.443 — 2.765 = 578 верстъ.

Послѣднее обстоятельство пріобрѣтаетъ важное значеніе, такъ какъ за послѣднее время на хлопковомъ рынкѣ замѣчается усиленіе тенденціи въ сторону срочности сдѣлокъ; вмѣстѣ съ тѣмъ сплошной желѣзнодорожный путь представляетъ значительно больше выгодъ въ отношеніи сохранности груза. Эти соображенія о преимуществѣ желѣзнодорожнаго

---

[1]) Петербургъ-Чарджуй черезъ Александр. Гай 3.370 вер.
» » » Красноводскъ. 3.681 »

пути позволяютъ принять условія работы участка Средне-Азіатской ж. дороги отъ Чарджуя до Обручева (тарифораздѣлъ по принципу кратчайшаго разстоянія) равнымъ условіямъ работы ст. Коканда, т. е. 65% общаго отправленія хлопка съ участка можетъ быть учтено на проектируемую дорогу. Дабы исключить случайность опредѣленнаго %, можно подтвердить это предположеніе подсчетомъ распредѣленія вывоза Ферганскаго хлопка со станцій Черняево-Андижанъ-Ташкентъ за рядъ лѣтъ съ 1907 по 1911 годъ:

	отправлено (тыс. пуд.).				
Г о д ы.	чер. Ташк.	%%	чер. Крас.	%%	Всего.
1907	4.529	64,0	2.546	36,0	7.075
1908	4.543	75,6	1.465	24,4	6.008
1909	5.813	80,5	1.416	19,5	7.229
1910	3.700	60,7	2.399	39,3	6.099
1911	4.667	52,2	4.277	47,8	8.944

Пониженіе отправокъ хлопка въ 1910 и 1911 годъ въ Ташкентскомъ направленіи объясняется застоемъ текстильной промышленности, вслѣдствіе чего производители выдерживали хлопокъ въ Красноводскихъ завозныхъ складахъ. Возникновеніе завозныхъ складовъ въ Москвѣ до извѣстной степени умаляетъ мовопольное положеніе Красноводскихъ складовъ, и есть основаніе думать, что такихъ колебаній въ перевозкахъ хлопка не будетъ.

Отвлеченіе хлопка. Изложенныя соображенія позволяютъ предполагать, что % перехода хлопка на проектируемую дорогу опредѣленъ достаточно осторожно; отвлеченіе со смѣшаннаго сообщенія учтено въ количествѣ 1.050.068 пудовъ. Что же касается участка Чарджуй-Мервъ-Кушка, то по отношенію къ нему % отвлеченія на сплошной ж.-д. путь хлопка, слѣдующаго на Московскій раіонъ, можно принять равной 8% общихъ провозокъ хлопка, т. е. приравнять къ существующему въ настоящее время соотношенію въ перевозкахъ Хивинскаго и Бухарскаго хлопка, каковой въ періодъ 1907—1911 распредѣлялся по сообщеніямъ такъ (въ тыс. пуд. и въ %%):

Г о д ы.	Всего	чер. Ташк.	%%	чер. Крас.	%%
1907	3.318	572	17,3	2.746	82,7
1908	3.512	82	2,4	3.430	97,6
1909	3.393	129	3,9	3.264	96,1
1910	3.185	272	8,6	2.913	91,4
1911	4.349	295	6,8	4.054	93,2

Отвлеченіе хлопка съ юга Закаспійской области, слѣдующаго нынѣ черезъ Каспійское море, исчислено на этомъ основаніи въ количествѣ 46.184 пуд.

Для Варшавскаго раіона разница въ провозныхъ платахъ отъ Чарджуя въ 7,01 к. съ пуда въ пользу смѣшаннаго сообщенія настолько значительна, что ожидать регулярнаго отвлеченія хлопка на Аралo-Каспійскую ж. д. не имѣется основаній.

Въ другомъ положеніи оказывается станція Бухара (Каганъ), гдѣ разница въ провозныхъ платахъ измѣняется до 5,02 к. съ пуда и болѣе или менѣе подходитъ къ разницѣ существующей въ настоящее время для Самарканда (3,27 к.). Пониженіе разницы провозныхъ платъ по мѣрѣ удаленія станцій къ востоку объясняется исключительно тѣмъ, что нарощенія платъ по дифф. № 11 для сплошного ж.-д. пути и VI класса при перевозкѣ хлопка черезъ Красноводскъ различны, и на этихъ разстояніяхъ болѣе интенсивны для VI кл.; такъ, напр. для Самарканда разница уменьшается до 0,83 к. Основываясь на работѣ Самарканда, можно принять для участка Каганъ-Обручево 20% общаго вывоза въ Варшавскій раіонъ по проектируемой дорогѣ, что является достаточно осторожнымъ, если принять во вниманіе приближеніе этого раіона на 600—800 верстъ; поэтому къ учету принято 29.609 п. Что касается Петербургскаго раіона, по отношенію котораго Чарджуй является тарифораздѣльнымъ пунктомъ, то % соотношеніе между конкуррентными сообщеніями, въ виду незначительной емкости Петербургскаго рынка, достаточно будетъ опредѣлить по работѣ ст. Самаркандъ, которая въ настоящее время находится, приблизительно, въ такомъ же положеніи, какъ и Чарджуй.

Общее количество отправленія ст. Самаркандъ равно 12,5 т. п. и распредѣлялось такъ:

въ смѣшанномъ сообщеніи 5,0 т. п. или 40%

въ сплошномъ ж.-д. сообщеніи 7,5 т. п. или 60%.

Принимая къ учету 60% отъ общаго отправленія въ Петербургскій раіонъ, отвлеченіе съ воды на проектируемую дорогу съ участка Чарджуй-Обручево составитъ 88.317 п.

Сахарные грузы. Въ исчисленіи перевозокъ сахара-рафинада и сахара-песка были примѣнены такіе же пріемы. На

основаніи статистическихъ данныхъ были выяснены направленія главнѣйшихъ транзитныхъ перевозокъ по новой дорогѣ.

Главнѣйшими пунктами назначенія являются Каганъ, Самаркандъ и Кокандъ, Асхабадъ, Мервъ и Чарджуй. Главнѣйшими рынками, снабжающими сахаромъ эти пункты, являются раіоны Злотопольскій, Кіевскій и Сумскій.

Сопоставленіе провозныхъ платъ.

1) Златопольскій раіонъ:

до *Кагана* черезъ Ташкентъ . . . 113,42
» » » Красноводскъ . 103,77
черезъ *Красноводскъ дешевле* на . . . 9,65
до *Самарканда* черезъ Ташкентъ . 109,21
» » » Краснов. . 107,98
черезъ *Красноводскъ дешевле* на . . . 1,23
до *Коканда* черезъ Ташкентъ . . . 109,00
» » » Красноводскъ . 113,95
черезъ *Красноводскъ дороже* на . . . 4,95

2) Кіевскій раіонъ:

до *Кагана* черезъ Ташкентъ . . . 110,94
» » » Красноводскъ . 105,10
черезъ *Красноводскъ дешевле* на . . . 5,84
до *Самарканда* черезъ Ташкентъ . 106,73
» » » Красновод. 109,22
т. е. чер. *Красноводскъ дороже* на . . 2,49
до *Коканда* черезъ Ташкентъ . . 106,52
» » » Красноводскъ . 115,27
черезъ *Красноводскъ дороже* на . . . 8,75

3) Сумскій раіонъ:

до *Кагана* черезъ Ташкентъ . . . 106,92
» » » Красноводскъ . 101,05
черезъ *Красноводскъ дешевле* на . . . 5,87
до *Самарканда* черезъ Ташкентъ . 102,71
» » » Красновод. 105,26
черезъ *Красноводскъ дороже* на . . . 2,55
до *Коканда* черезъ Ташкентъ . . . 102,51
» » » Красноводскъ . 111,24
черезъ *Красноводскъ дороже* на . . . 8,73

Для проектируемой дороги образуются такія платы (въ коп. съ пуда):

1) Для Златопольскаго раіона:

отъ *Чарджуя* черезъ Алекс. Гай .	92,04
» » » Красновод. .	101,75
Въ проектир. напр. дешевле на . .	9,71
отъ *Мерва* черезъ Александр. Гай .	96,14
» » » Красноводскъ . .	97,65
Въ проектир. напр. дешевле на . .	1,51
отъ *Асхабада* черезъ Алекс. Гай . .	101,93
» » » Красноводскъ.	91,86
Въ проектир. напр. дороже на . .	10,07

2) Для Кіевскаго раіона:

отъ *Чарджуя* черезъ Алекс. Гай . .	92,47
» » » Красновод. . .	102,99
Въ проектир. напр. дешевле на . .	10,52
отъ *Мерва* черезъ Александр. Гай .	96,57
» » » Красноводскъ . .	98,99
Въ проектир. напр. дешевле на . .	2,32
отъ *Асхабада* черезъ Алекс. Гай . .	102,36
» » » Красноводскъ .	93,10
Въ проектир. напр. дороже на . .	9,26

3) Для Сумскаго раіона:

отъ *Чарджуя* черезъ Алекс. Гай .	88,51
» » » Красновод. .	99,94
Въ проектир. напр. дешевле на . .	10,53
отъ *Мерва* черезъ Александр. Гай .	92,61
» » » Красноводскъ . .	94,94
Въ проектир. напр. дешевле на . .	2,33
отъ *Асхабада* черезъ Алекс. Гай . .	98,41
» » » Красновод. . .	89,14
Въ проектир. напр. дороже на . .	9,27

Изъ получившихся разницъ въ пользу изслѣдуемыхъ конкуррентныхъ направленій видно слѣдующее: ранѣе существовавшее выгоднѣйшее соотношеніе провозныхъ платъ по отношенію разсматриваемыхъ раіоновъ для *ст. Кокандъ* переносится на *ст. Чарджуй*, работа котораго—и всѣхъ станцій къ востоку—будетъ происходить въ такихъ же условіяхъ, въ какихъ происходитъ въ настоящее время работа ст. Кокандъ.

Прибытіе сахара-рафинада на ст. Кокандъ при разницѣ платъ въ пользу сплошного желѣзнодорожнаго сообщенія опредѣлилось слѣдующимъ образомъ:

прибыло

со станцій:	всего пуд.	смѣшан. пут. пуд.	сплошн. ж.-д. путь пуд.
Либаво-Ромен. .	2.810	—	2.810
М.-К.-Ворон. . .	39.784	—	39.784
Юго-Вост. . . .	46.207	—	46.207
Южныхъ	8.047	—	8.047
Закасп. сооб. . .	9	9	—
Итого	96.857	9	96.848

т. е. для всѣхъ раіоновъ сахаръ рафинадъ въ 100% идетъ сплошнымъ путемъ, т. е. со смѣшаннаго водножелѣзнодорожнаго пути проектируемая дорога отвлеченія не имѣетъ.

Для Самарканда ранѣе опредѣлялась разница въ пользу смѣшаннаго сообщенія въ 1,23 к. съ пуда для Златопольскаго раіона, и въ пользу сплошного сообщенія для остальныхъ раіоновъ въ 2,43—2,55 к. съ пуда. Фактическая работа существующихъ сообщеній для Самарканда выразилась въ слѣдующихъ цифрахъ:

прибыло

съ дорогъ:	всего пуд.	смѣшан. пут. пуп.	сплошн. ж.-д. путь пуд.
М.-К.-Вор. . . .	12.833	—	12.833
Р.-Уральск. . . .	4	—	4
Юго-Западн. . .	39.203	4.840	34.363
Южныхъ	21.850	4.516	17.334
Закасп. сооб. . .	916	916	—
Итого	74.806	10.272	64.534

Самарканду въ новыхъ условіяхъ будетъ соотвѣтствовать Мервъ; для послѣдняго преимущество въ сплошномъ желѣзнодорожномъ сообщеніи получается по отношенію ко всѣмъ разсматриваемымъ раіонамъ, какъ вслѣдствіе разницы платъ, такъ и въ результатѣ значительнаго сближенія производительныхъ раіоновъ и рынковъ сбыта.

Это обстоятельство позволяетъ учесть весь сахаръ-рафинадъ идущій въ Мервъ-Кушка и къ востоку на сплошной желѣзнодорожный путь. Количество сахара опредѣлилось кругло въ 254 т. пуд.

Участокъ Средне-Азіатской дороги, лежащій отъ Мерва къ западу, необходимо поставить по своимъ условіямъ, какъ это видно изъ вышеприведеннаго и

сопоставленій провозныхъ платъ, въ условія работы ст. Каганъ (Бухара) (сравнивается съ Асхабадомъ) (см. таб. сравнит. платъ). Прибытіе сахара на станціи Каганъ представляется въ слѣдующемъ видѣ:

прибыло со ст.:	всего	смѣшан. пут.	сплошн. ж.-д. путь.
Юго-Западн. . .	40.795	40.795	—
Южныхъ	1.803	1.803	—
Итого	42.898	42.598	—

Такимъ образомъ въ Каганъ (Бухару) сплошнымъ ж.-д. путемъ не прибываетъ ни одного пуда сахару-рафинаду. Конечно, при томъ значительномъ приближеніи рынка сбыта, нѣкоторая часть сахара пойдетъ и по проектируемой ж. дорогѣ, но изъ осторожности предполагается, что принципъ наидешевѣйшаго транспорта будетъ проведенъ до конца, и поэтому съ указаннаго участка на проектируемую дорогу грузъ не принимается къ учету.

Что касается сахара песку, то сопоставленіе провозныхъ платъ для него получается путемъ вычитанія 2 к. [1]) изъ провозныхъ платъ на сахаръ рафинадъ, слѣдующій въ Красноводскомъ направленіи. Для опредѣленія отвлеченія сахара песку съ смѣшаннаго сообщенія на сплошной желѣзнодорожный путь необходимо разсмотрѣть работу ст. Кокандъ и Самаркандъ, каковыя по условіямъ соотношенія провозныхъ платъ будутъ соотвѣтствовать Чарджую и Мерву (см. таб. провозн. платъ).

Работа этихъ станцій представляется въ слѣдующемъ видѣ:

прибыло на ст.:	всего	смѣшан. сооб. пудовъ.	сплошн. ж.-д. путь
Самаркандъ . . .	188.346	63.919	124.427
Кокандъ	110.557	16.315	94.242 [2])

Такимъ образомъ для ст. Чарджуй и станцій, лежащихъ къ востоку, если ихъ поставить въ условія ст. Кокандъ, то 85% всего сахару-песку пойдетъ сплошнымъ ж.-д. путемъ. Однако, принимая во вниманіе значительное сближеніе рынка сбыта и удешевленіе въ провозной платѣ на 2 к. съ пуда, противъ существующаго соотношенія въ провозныхъ платахъ, представляется возможнымъ взять на проектируемую дорогу полностью весь сахаръ песокъ, нынѣ идущій

[1]) Фрахтъ на сахаръ-рафинадъ 16 к. на сахаръ-песокъ, 14 к., остальныя условія приняты равными.

[2]) Подробныя таблицы см. прилож.

въ смѣшанномъ сообщеніи. Такимъ образомъ съ участка Чарджуй - Андижанъ сахара - песку, нынѣ прибывающаго смѣшаннымъ путемъ, снимется 100% на проектируемую дорогу, т. е. 338.382 пуда.

Станціи же участка Мервъ-Кушка-Чарджуй по провознымъ палатамъ будутъ находится въ условіяхъ, аналогичныхъ работѣ ст. Самаркандъ, для которой 34% сахара - песку прибыло въ смѣшанномъ сообщеніи. Поэтому на новый транзитный путь принято сахара - песку, прибывшаго сплошнымъ путемъ на участокъ Мервъ-Чарджуй, 75%, т. е. изъ 69.890 всего 52.425 пудовъ.

Отвлеченіе мануфактуры.

Въ основаніи подсчета количества мануфактуры, имѣющей быть отвлеченной со смѣшаннаго сообщенія транзитомъ на проектируемую дорогу, положены: во первыхъ:—сопоставленіе провозныхъ платъ, какъ въ существующихъ конкуррирующихъ сообщеніяхъ, такъ и въ имѣющихъ возникнуть, и во вторыхъ—анализъ работы тѣхъ станцій Средне-Азіатской дороги, которыя по условіямъ провозныхъ платъ будутъ соотвѣтствовать вновь сближаемымъ станціямъ.

Провозныя платы (въ коп. съ пуда), въ двухъ нынѣ существующихъ конкуррентныхъ сообщеніяхъ для ст. Самаркандъ, Кокандъ и Каганъ (Бухара) отъ главныхъ производительныхъ раіоновъ опредѣляются въ слѣдующихъ размѣрахъ:

Московскій раіонъ.

	Коп. съ п.
Москва-Самаркандъ черезъ Ташкентъ . .	189,13
» » » Красновод. .	193,01
т. е. *сплошнымъ путемъ дешевле* на . .	3,88
Москва-Кокандъ черезъ Ташкентъ . . .	188,82
» » » Красноводскъ .	207,21
т. е. *сплошнымъ ж.-д. путемъ дешевле* на	18,39
Москва-Каганъ черезъ Ташкентъ	193,81
» » » Красноводскъ . .	186,51
т. е. *сплошнымъ ж.-д. путемъ дороже* на	7,30

Варшавскій раіонъ.

	Коп. съ п.
Варшава-Самаркандъ черезъ Ташкентъ .	207,72
» » » Красновод. .	206,71
т. е. *сплошнымъ ж.-д. путемъ дороже* на .	1,01

Иваново-Вознесенскій раіонъ (Иваново) [1]).

	Коп. съ п.
Иваново-Самаркандъ черезъ Ташкентъ	194,02
» » » Краснов.	200,79
т. е. *сплошнымъ ж.-д. путемъ дешевле* на	6,77
Иваново-Кокандъ черезъ Ташкентъ	193,71
» » » Красноводскъ	218,57
т. е. *сплош. пут. дешевле* на	24,86
Иваново-Каганъ черезъ Ташкентъ	199,00
» » » Красноводскъ	194,29
т. е. *сплош. ж.-д. пут. дороже* на	3,71

Сообразно опредѣлившимся разницамъ въ провозныхъ платахъ для вышеперечисленныхъ пунктовъ въ проектируемомъ направленіи примѣрно съ такими же разницами окажутся ст. Чарджуй, Мервъ и Асхабадъ, для которыхъ провозныя платы (въ к. съ пуд.) таковы:

Для Московскаго раіона:

	Коп. съ п.
Мервъ черезъ Александр. Гай	176,32
» » Красноводскъ	177,07
т. е. *сплош. ж.-д. пут. дешевле* на	0,75
Чарджуй черезъ Александр. Гай	169,99
» » Красноводскъ	183,37
т. е. *сплош. ж.-д. пут. дешевле* на	13,38
Асхабадъ черезъ Александр. Гай	185,27
» » Красноводскъ	168,12
т. е. *сплош. ж.-д. пут. дороже* на	17,15

Для Варшавскаго раіона:

	Коп. съ п.
Чарджуй черезъ Александр. Гай	195,23
» » Красноводскъ	197,07
т. е. *сплош. ж.-д. пут. дешевле* на	1,84

Для Иваново-Вознесенскаго раіона.

	Коп. съ п.
Мервъ черезъ Александр. Гай	182,43
» » Красноводскъ	184,84
т. е. *сплош. ж.-д. пут. дешевле* на	2,41
Чарджуй черезъ Александр. Гай	176,10
» » Красноводскъ	191,18

[1]) Для вычисленія разстояній и провозныхъ платъ не учитывалась линія Арзамасъ-Люберцы.

т. т. *сплош. ж.-д. пут. дешевле* на . 15,08
Асхабадъ черезъ Александр. Гай . . 191,38
» » Красноводскъ . . . 175,90
т. е. *сплош. ж.-д. пут. дороже* на . 15,48

Такимъ образомъ, если бы допустить проведеніе принципа наивыгоднѣйшихъ провозныхъ платъ, то для различныхъ производительныхъ раіоновъ сфера транзитнаго вліянія двухъ конкурирующихъ желѣзнодорожныхъ сообщеній проектируемаго и существующаго—распредѣлится такъ:

1) Для Московскаго раіона существующее нынѣ положеніе Самарканда для новой линіи перемѣстится въ Мервъ.

2) Для Варшавскаго раіона (Лодзинскаго) то же—Самарканда въ Чарджуй

3) и для Иваново-Вознесенскаго приблизительно такъ же, какъ и для Московскаго.

Однако неоднократно указывавшееся несовпаденіе принципа дешевѣйшихъ провозныхъ платъ съ фактической работой станцій заставляетъ и въ данномъ случаѣ обратиться къ изслѣдованію работы станцій въ отношеніи провозныхъ платъ, оказавшимися сходными со вновь приближаемыми станціями.

Работа эта по даннымъ ж.-д. статистики представляется въ слѣдующемъ видѣ (привезено пудовъ):

Названіе раіоновъ.	Всего.	Смѣшан. сообщ.	Сплошн. ж.-д. путь.
ст. Каганъ.			
Московскій . . .	79.358	67.203	12.155
Иваново-Вознес.	77.896	74.398	3.498
Варшавскій . . .	324	177	147
Прочіе пункты .	3.192	2.876	316
Итого .	160.770	144.654	16.116
ст. Бухара.			
Московскій . . .	42.407	18.468	23.939
Иваново-Вознес.	23.131	5.528	17.603
Варшавскій . . .	283	27	256
Прочіе пункты .	2.198	2.061	137
Итого .	68.019	26.084	41.935
ст. Самаркандъ.			
Московскій . . .	229.458	67.229	162.229
Иваново-Вознес.	122.193	44.846	77.347
Варшавскій . . .	3.606	884	2.722
Прочіе пункты .	5.960	3.650	2.310
Итого .	361.217	116.609	244.608

ст. Кокандъ.			
Московскій . . .	298.123	29.170	268.953
Иваново-Вознес.	318.865	32.220	286.645
Варшавскій . . .	14.786	6.484	8.302
Прочіе пункты .	26.035	4.226	21.809
Итого .	657.809	72.100	585.709

Въ зависимости отъ фактической работы участокъ Средне-Азіатской дороги, входящій въ сферу транзитнаго вліянія проектируемой дороги, представляется необходимымъ разбить на три самостоятельныхъ участка, а именно:

1) отъ Асхабада до Мерва,

2) отъ Мерва до Чарджуя,

3) отъ Чарджуя къ востоку.

1) Для перваго участка, въ виду незначительности отправки сплошнымъ путемъ аналогичной для него ст. Каганъ (Бухара), представляется возможнымъ взять въ томъ же %, въ какомъ онъ выразился для ст. Каганъ, а именно 10% всѣхъ перевозокъ. Устойчивость установленнаго процента подтверждается тѣмъ, что для Бухары перевозки сплошнымъ ж.-д. путемъ опредѣлились въ 63%; къ учету по отвлеченію принято только 10%, т. е. 14.737 п.

Для второго участка отъ Мерва до Чарджуя положеніе характерной для него станціи Самарканда опредѣлилось слѣдующимъ образомъ: для Московскаго раіона при разницѣ въ пользу сплошного желѣзнодорожнаго сообщенія въ 3,88 к. перевозка въ этомъ сообщеніи выразилась въ 70%. Для Иваново-Вознесенскаго раіона, при разницѣ въ пользу ж.-д. сообщенія въ 6,75 к., сплошнымъ путемъ прибыло 63% всего отправленія, и для Варшавскаго раіона при разницѣ въ пользу смѣшаннаго сообщенія въ 1,01 к. сплошнымъ ж.-д. путемъ прибыло 78%.

Разница въ провозныхъ платахъ для Мерва опредѣлилась въ слѣдующихъ цифрахъ:

Для Московскаго раіона 0,75 к. съ п. въ пользу сплошн. ж.-д. пути.

Для Иваново-Вознесенскаго раіона 0,24 к. съ п. въ пользу сплош. ж.-д. пути.

Для Варшавскаго раіона, какъ это усматривается изъ вышеприведеннаго, сравненія повозныхъ платъ, большихъ преимуществъ не получается. На основаніи сего отвлеченіе со смѣшаннаго сообщенія мануфактуры, для второго учатка принято въ 50% кромѣ

мануфактуры, прибывающей изъ Варшавскаго раіона. Поэтому къ учету по отвлеченію на сплошной проектируемый путь принято 15.845 пуд.

Для третьяго участка, отъ Чарджуя къ востоку характерной станціей является Кокандъ.

Разница въ провозныхъ платахъ для послѣдней станціи составляетъ:

для Московскаго раіона 18,39 к. въ пользу сплош. ж. д. пути. Для Варшавскаго раіона 1,01 к. въ пользу смѣшаннаго сообщенія. Для Иваново-Вознес. раіона 6,75 к. въ пользу сплошного ж. д. пути.

тѣ же разницы для Чарджуя составляютъ:

для Московскаго раіона 13,38 к. съ п. въ пользу сплош. ж.-д. пути. Для Варшавскаго раіона 1,84 к. съ п. въ пользу сплош. ж.-д. пути. Для Иваново-Вознесенск. 15,08 к. съ п. въ пользу сплош. ж.-д. пути, т. е., для Варшавскаго, Иваново-Вознесенскаго и Московскаго раіоновъ. ст. Чарджуй получаетъ преимущество передъ Кокандомъ, и кромѣ того ст. Чарджуй сближается съ производительнымъ раіономъ на 678 верстъ.

Эти обстоятельства позволяютъ отвлеченіе съ воды мануфактуры на третьемъ участкѣ опредѣлимъ въ количествѣ 90% слѣдующей изъ всѣхъ перечисленныхъ производительныхъ раіоновъ, что составитъ 604.208 пуд.

Отвлеченіе кишмиша и изюма.

Первой станціей Средне-Азіатской ж. дороги, отправляющей кишмишъ и изюмъ почти исключительно сплошнымъ желѣзнодорожнымъ сообщеніемъ, является Самаркандъ. Положеніе послѣдняго въ отношеніи провозныхъ платъ въ конкуррирующихъ сообщеніяхъ представляется въ слѣдующемъ видѣ: въ коп. съ пуда

Для Московскаго раіона:

Самаркандъ-Москва черезъ Ташкентъ .	93,79
» » » Краснов. *)	113,17
т. е. сполш. ж.-д. пут. дешевле на . .	19,38

Для Варшавскаго раіона:

Самаркандъ-Варшава черезъ Ташкентъ .	112,28
» » » Краснов. =	
= (100,37 + 21,20) =	121,57
т. е. сплош. ж.-д. сооб. дешевле на . .	9,29

*) Черезъ Красноводскъ провозная плата состоитъ изъ: пров. платы въ жел. сооб. 92,97 к. съ пуда, фрахтъ отъ Красн. до Петр. 20 к., ½ изъ 2-хъ дополнит. сборъ 1,20 к.; итого 114,17.

Для Юга Европейской Россіи:

Екатеринославъ черезъ Ташкентъ . . .	102,09
,, ,, Красноводскъ .	101,8
т. е. смѣшан. сооб. дешевле на	0,24

Получившаяся разница въ провозныхъ платахъ для Юга Европейской Россіи даетъ основаніе заключить, что достаточно для разсматриваемыхъ грузовъ равенства въ провозныхъ платахъ, чтобы они предпочли сплошной ж.-д. путь передъ смѣшаннымъ. Обращаясь теперь къ разсмотрѣнію провозныхъ платъ, образующихся съ сооруженіемъ проектируемой линіи, получимъ слѣдующіе выводы:

Для Московскаго раіона:

Асхабадъ черезъ Чарджуй	91,75
,, ,, Красноводскъ	98,04
т. е. сплошн. ж.-д. п. дешевле на . . .	6,29

Для Варшавскаго раіона:

Асхабадъ черезъ Чарджуй	106,78
,, ,, Красноводскъ	106,47
т. е. въ смѣшан. ж.-д. пут. дешевле на	0,31

Страховая премія не принята къ учету, и служитъ такимъ образомъ поправкой къ сравнительно высокому заявленному фрахту.

Для Юга Европейской Россіи.

Асхабадъ Екатерин. черезъ Чарджуй . 93,66 к. съ п.
,, ,, ,, Красновод. . 89,48 ,, ,, ,,
т. е. въ смѣш. ж.-д. п. дешевле на . 4,18 ,, ,, ,,
Мервъ Екатерин. черезъ Чарджуй . 88,18 ,, ,, ,,
,, ,, ,, Красновод. . 91,10 ,, ,, ,,
т. е. въ сплош. ж.-д. п. дешевле на . 2,92 ,, ,, ,,

Сопоставляя разницы въ провозныхъ платахъ для Асхабада и Мерва, необходимо придти къ заключенію, что тарифораздѣлъ для кишмиша, слѣдующаго на Югъ Европейскай Россіи, лежитъ приблизительно верстахъ въ 130—135 [1]) къ западу отъ Мерва, т. е.

[1]) Разница въ провозныхъ платахъ отъ Мерва и Асхабада до Екатеринослава относится приблизительно какъ 3 : 4, а разстояніе между Мервомъ и Асхабадомъ 322 вер. при условіи пропорціональнаго убыванія и возрастанія провозныхъ платъ тарифораздѣлъ получится къ западу отъ Мерва на $\frac{322 \times 3}{7} = 138$ вер.

между станціями Тедженъ и Душакъ. Основываясь на томъ, что, не смотря на незначительное преимущество въ пользу смѣшаннаго сообщенія, Самаркандъ все таки весь изюмъ и кишмишъ отправляетъ сплошнымъ желѣзнодорожнымъ путемъ, можно допустить, что принципъ наивыгоднѣишихъ провозныхъ платъ будетъ осуществленъ въ полномъ объемѣ. Поэтому отвлеченіе на сплошной ж.-д. путь черезъ проектируемую линію опредѣляется такъ:

Участокъ Асхабадъ—Душакъ для грузовъ, направляющихся за Волгу черезъ Саратовъ—100%, т. е. все отправленіе; однако къ учету изъ осторожности взято только 75% отъ общаго отправленія смѣшаннымъ путемъ со всего участка, т. е. кругло 198 т. пудовъ.

Отъ Теджена къ востоку весь грузъ полностью учитывается на проектируемую дорогу, т. е., 27 т. п.; такимъ образомъ все отвлеченіе кругло составитъ 225 т. п.

Привлеченіе лѣса. Въ виду ограниченности лѣсныхъ запасовъ въ раіонѣ Средне-Азіатской ж. д. и наблюдающагося ихъ быстраго истощенія, теперь уже мѣстный лѣсъ не можетъ удовлетворить предъявляемаго спроса на лѣсные матеріалы со стороны какъ населенія, такъ и интенсивно развивающейся промышленности.

Въ связи съ этимъ за послѣдніе годы замѣчается значительное увеличеніе ввоза лѣса изъ другихъ раіоновъ на Средне-Азіатскую ж. д. По даннымъ статистики этой дороги установлено, что лѣсъ преимущественно прибываетъ съ одной стороны съ Сѣвернаго Кавказа и съ верховьевъ Волги черезъ Красноводскъ — преимущественно въ раіонъ отъ Красноводска до Бухары, а отъ Бухары и далѣе на востокъ, включая Ферганскую область, лѣсъ прибываетъ съ Ташкентской, Пермской, Московско-Казанской и Богословской ж. д. При этомъ на участокъ Мервъ-Чарджуй-Бухара частью лѣсъ прибываетъ и изъ перечисленныхъ раіоновъ. Несмотря на преимущество сплошной желѣзнодорожной перевозки, однако послѣдняя для лѣса при громадномъ пробѣгѣ все же оказывается дороже противъ стоимости доставки черезъ Красноводскъ. При новыхъ условіяхъ сообщенія и значительнаго сокращенія въ разстояніяхъ для участка Мервъ-Самаркандъ при посредствѣ проектируемой дороги лѣсъ можетъ сплавляться водою до Сара

това, а потомъ будетъ переходить на сплошной желѣзнодорожный путь. Вѣроятность такихъ предположеній будетъ очевидна, если сопоставить стоимость доставки до Бухары хотя бы отъ станціи Верхотурье Богословской ж. д. и отъ Перми и Вятки водою до Покровской Слободы (Саратова), причемъ зафиксированныхъ фрахтовъ на Волгѣ нѣтъ, такъ какъ лѣсъ или сплавляется плотами или въ бѣлянахъ, и при этомъ способѣ перевозки стоимость фрахта весьма незначительна, примѣрно 2—4 к. съ пуда.

Сопоставимъ провозныя платы въ двухъ конкурирующихъ направленіяхъ: Верхотурье — Каганъ черезъ Ташкентъ 4.064 версты, съ пуда провозная плата 40,64 к., отъ Перми и Вятки до Саратова 3 к. + 1 к. разные расходы, отъ Саратова черезъ Александровъ Гай—Чарджуй—Каганъ 2.093 версты стимость перевозки 3 + 1 + 20,29 = 24,93 к. съ пуда.

Значительная разница въ пользу смѣшаннаго сообщенія заставляетъ полагать, что лѣсъ на участокъ Мервъ—Чарджуй—Самаркандъ и на Бухарскую ж. д. будетъ идти черезъ проектируемую магистраль.

На основаніи примѣрнаго подсчета можно ожидать отъ перевозки лѣса транзитомъ не менѣе 600 т. п.

Привлеченіе муки. Въ настоящее время Средняя Азія получаетъ муку главнымъ образомъ изъ двухъ мукомольныхъ центровъ: Оренбургскаго и Сѣверно-Кавказскаго.

Статистикой прибытія устанавливается примѣрно такое между ними соотношеніе: Оренбургскій раіонъ снабжаетъ преимущественно Ферганскій уч. Средне-Азіатской ж. д., а Сѣверно-Кавказскій—Самаркандскій и Красноводскій. По даннымъ 1912 г. прибытіе муки на ст. Кокандъ и Самаркандъ выразилось слѣдующими цифрами:

Всего на ст. Кокандъ		
прибыло съ чужихъ дорогъ	1.346.050	пуд.
изъ нихъ: съ Владикавказской . . .	337.500	,,
,, ,, ,, Ташкентской	659.000	,,
съ обѣихъ дорогъ	995.500	пуд.
Всего на ст. Самаркандъ		
прибыло съ чужихъ дорогъ	137.048	,,
изъ нихъ: съ Владикавказской . . .	61.895	,,
,, ,, ,, Ташкентской	38.227	,,
съ обѣихъ дорогъ	100.122	пуд.

Между тѣмъ Саратовскій мукомольный раіонъ, географически расположенный къ Бухарѣ такъ же, какъ Оренбургскій къ Ферганѣ, замѣтнаго участія въ снабженіи Средней Азіи мукой не принималъ; послѣднее обстоятельство исключительно объясняется тѣмъ, что Саратовскій раіонъ поставленъ въ необходимость конкуррировать съ Сѣверно-Кавказскимъ раіономъ и не могъ выдерживать конкурренцію вслѣдствіе дорогихъ условій перевозки.

Съ постройкой же проектируемой дороги Саратовскій раіонъ получаетъ настолько существенныя преимущества, что необходимо предположить привозъ муки изъ этого раіона.

Для опредѣленія участія Саратовскаго мукомольнаго раіона въ снабженіи Средней Азіи мукой, прежде всего необходимо, по даннымъ статистики въ 1912 г. установить положеніе нынѣ снабжающихъ Оренбургскаго и Сѣверно-Кавказскаго раіоновъ при совершенно разныхъ условіяхъ.

Сопоставляя провозныя платы для ст. Кокандъ, получимъ:

отъ Незлобной черезъ Ташкентъ . . 59,30 к. съ п.
„ „ „ Красноводскъ 43,89 „ „ „
т. е. въ пользу смѣшан. сооб. . . . 15,41 „ „ „

Оренбургъ-Кокандъ провозная плата 31,24 к., получается преимущество въ пользу Оренбургскаго раіона въ 12,65 к. съ пуда.

Сопоставляя провозныя платы для Самарканда, получимъ слѣдующіе результаты:

отъ Оренбурга провоз. плата составитъ 31,26 к. съ п.
„ Сѣвер.-Кавказ. раіона . . . . . 40,20 „ „ „
т. е. разница въ пользу воды . . . . 9,06 „ „ „

для Чарджуя удешевленіе провозной платы отъ Саратова выразится въ 5,80 коп. съ пуда:

Незлобная—Чарджуй черезъ Краснов. 36,36 к. съ п.
Саратовъ—Чарджуй . . . . . 30,58 „ „ „

Опредѣлившаяся разница въ провозныхъ платахъ въ пользу Саратовскаго раіона противъ существующаго наидешевѣйшаго провоза изъ Сѣверно-Кавказскаго раіона даетъ основаніе заключить, что изъ 1.333 т. п. муки, прибывающей на участокъ Самаркандъ—Мервъ изъ Сѣверно-Кавказскаго раіона, будетъ прибывать по проектируемой дорогѣ изъ Саратовскаго раіона мука въ количествѣ не менѣе 600 т. п., что и зачислено въ транзитъ проектируемой магистрали.

Подсчетъ прочихъ грузовъ опредѣленъ былъ слѣдующимъ образомъ: допускалось предположеніе, что прочіе грузы будутъ привлекаться съ воды въ томъ же процентномъ отношеніи, въ какомъ привлечены изученные грузы, но изъ осторожности взято 2.840 т. пудовъ. Общая цифра этихъ перевозокъ опредѣлилась въ 5.248 тыс. пуд.

Транзитъ грузовъ Бухарской ж. д.

Согласно журналу Комиссіи о новыхъ дорогахъ отъ 18—25 сентября 1912 года, грузооборотъ опредѣлился по прибытію 15.118 т. п., а по отправленію въ 7.755 т. п. (см. прилож.).

Нѣтъ никакого сомнѣнія, что съ постройкой Арало-Каспійской желѣзной дороги большая часть грузовъ перейдетъ транзитомъ на новое направленіе, причемъ количество грузовъ, которое пойдетъ въ центральную Россію изъ Бухары, Авганистана и обратно,—исчислено было сообразно полученныхъ процентныхъ соотношеній по отвлеченію со смѣшаннаго сообщенія, а такъ же и въ зависимости отъ установившихся кратчайшихъ разстояній для разныхъ потребительскихъ раіоновъ.

Количество грузовъ Бухарской ж. д. опредѣлилось и принято было къ учету транзитомъ по проектируемой ж. дорогѣ 11.112 т. п. съ выручкой въ 5.924.472 рубля, но имѣя въ виду, что часть этихъ грузовъ уже и въ настоящее время прибываетъ и отправляется по Ташкентской и Средне-Азіатской жел. дорогамъ изъ раіона проектируемой Бухарской ж. д. и учтено въ статистикѣ этихъ ж. дорогъ, то представляется болѣе правильнымъ и осторожнымъ учесть только 50% отъ этого количества, т. е. 5.556 т. пуд. съ выручкою въ 2.962.236 рублей.

Естественный приростъ транзитныхъ перевозокъ по проектируемой дорогѣ.

Какъ указано было выше, всѣ приведенные подсчеты произведены были на основаніи данныхъ о перевозкахъ, имѣвшихъ мѣсто въ 1912 г. Между тѣмъ, постройка Арало-Каспійской дороги окончена будетъ къ концу 1918 г. За шестилѣтній періодъ произойдетъ значительное увеличеніе транзитныхъ перевозокъ въ силу ежегоднаго естественнаго прироста. Поэтому будетъ вполнѣ правильнымъ пред-

видѣть какъ увеличеніе транзитныхъ перевозокъ, такъ и увеличеніе валового дохода отъ нихъ для проектируемой дороги.

Наиболѣе вѣрнымъ показателемъ возможнаго роста этихъ перевозокъ могутъ служить данныя о ростѣ транзита за три года по отдѣльнымъ родамъ грузовъ на Ташкентской ж. дорогѣ, которые представляются въ слѣдующемъ видѣ:

Транзитные грузы Ташкентской дор. въ преобладающемъ направ. въ Среднюю Азію (четное).

	1909	1910	1911
Хлѣбные	61.494	2.798.845	4.133.221
Лѣсъ и лѣсные мат. .	180.087	2.102.402	2.991.298
Ткани и матеріи . .	416.036	981.928	928.147
Сахаръ	473.815	833.645	788.486
Чугунъ, желѣзо не въ дѣлѣ	470.918	847.874	761.505
Желѣзн. и чуг. издѣлія	98.883	262.166	444.130
Стекло и посуда . .	129.600	226.409	271.083
Цементъ, алебастръ, извес.	9.165	40.662	182.223
Антрац., камен. уг. коксъ	74.561	80.478	148.343
Итого . .	2.914.559	8.174.409	10.648.436

Изъ Средней Азіи (нечетное).

	1909	1910	1911
Хлопокъ и вата . .	5.550.136	3.597.582	4.544.712
Масло хлопковое . .	803.873	1.158.623	1.309.744
Выжимк. изъ раз. сѣм. хлоп.	1.199.146	1.042.560	1.096.712
Ост. пред. хлоп. груз.	31.690	26.131	48.556
Сѣм. хлопч. и шелуха.	12.114	42.166	21.142
Сушен. фрукты . . .	1.009.176	909.381	922.521
Продукты живот. . .	249.038	282.943	277.042
Итого . .	8.855.173	7.059.396	8.220.332
Прочіе грузы	1.651.129	2.241.388	2.104.666
Всего транзитомъ . .	13.420.861	17.475.463	21.290.247

Общій ростъ транзита съ 1908 по 1911 г. опредѣлился такъ:

1908	1909	1910	1911	средній въ годъ.
10.202.378	13.420.861	17.475.463	21.290.247	
	+31,5%	+30,2%	+21,8%	+27%

Обращаясь къ разсмотрѣнію роста транзитныхъ перевозокъ за послѣдніе три года по отдѣльнымъ родамъ грузовъ, необходимо отмѣтить, что значительная часть прироста падаетъ на грузы, которые идутъ

въ Среднюю Азію, между тѣмъ для грузовъ, идущихъ изъ Средней Азіи, по годамъ наблюдаются сравнительно большія колебанія, которыя зависятъ, главнымъ образомъ, отъ колебаній отправокъ хлопка и сушеныхъ фруктовъ. Поэтому опредѣлившійся за четырехлѣтіе процентъ (27%) естественнаго ежегоднаго прироста не является преувеличеннымъ, такъ какъ въ другіе годы ростъ доходилъ до 40 и болѣе процентовъ. Однако, несмотря на преимущество экономическихъ и географическихъ условій проектируемой дороги передъ Ташкентской отъ значительнаго сокращенія разстояній для товарообмѣнныхъ пунктовъ, естественный приростъ изъ осторожности принятъ только въ 7% примѣнительно къ естественному росту транзитныхъ перевозокъ на сѣти Россійскихъ ж. дорогъ и только для грузовъ, слѣдующихъ по Ташкентской ж. д., и для той части грузовъ, кои отвлекаются съ Кавказско-Закаспійскаго сообщенія, что составитъ за 6 лѣтъ 42% отъ общаго учтеннаго транзита или 4.199 т. пуд. съ выручкой въ 7.242.827 рублей.

Такимъ образомъ общее количество транзитныхъ перевозокъ по проектируемой линіи съ естесственнымъ приростомъ опредѣлилось въ 20.952 т. пуд. съ пробѣгомъ въ 36.141.752 т. пуд, вер. и съ выручкою въ 9.563.869 рубля или на версту 5.544 руб.

Пассажирское движеніе и перевозка грузовъ большой скорости.

Пассажирское движеніе на Ташкентской и на Средне-Азіатской ж. д. за послѣдніе годы сильно увеличивается. На Средне-Азіатской ж. д. въ 1900 году было перевезено 748.000 пассажировъ, а въ 1912—4.250.000. При томъ необходимо имѣть въ виду, что съ открытіемъ движенія по Ташкентской ж. д. часть пассажирскаго движенія красноводскаго направленія была привлечена на Ташкентское направленіе. Количество сдѣланныхъ платными пассажирами пассажироверстъ измѣнилось въ послѣдніе годы такимъ образомъ:

годы.	Средне-Азіатская ж. д.		Ташкентская ж. д.	
	Пассажиро-верстъ.	Пассажировъ на 1 вер.	Пассажиро-верстъ.	Пассаж. на 1 в.
	Тысячъ.		Тысячъ.	
1910 . . .	421.229	180	476.770	228
1911 . . .	492.963	209	529.830	254
1912 . . .	540.069	229	554.162	265

Въ среднемъ за трехлѣтіе перевозка пассажировъ по Средне-Азіатской ж. д. выразилась 206 т. на 1 версту, и по Ташкентской—249 тыс. Такъ какъ направленіе Арало-Каспійской ж. д. аналогично направленію Ташкентской ж. д., то движеніе пассажировъ можетъ быть предположено въ соотвѣтствіи съ пассажирскимъ движеніемъ по Ташкентской ж. д., однако, изъ осторожности оно принимается лишь въ 200 тыс. на 1 версту, слѣдовательно, общимъ количествомъ 345.000.000 пассажироверстъ, или, предполагая средній пробѣгъ пассажира 345 верстъ, общая перевозка пассажировъ принимается равной 1.000.000 чел.

Доходъ Ташкентской ж. д. составлялъ въ среднемъ за трехлѣтіе 1910—1912 г.г. 1.293 руб. съ версты, и измѣнялся слѣдующимъ образомъ: 1910 г.—1.155 руб., 1911 г.—1.260 руб. и 1912 г.—1.464 руб. Доходъ Средне-Азіатской ж. д. отъ пассажирскаго движенія нѣсколько выше, именно въ 1910 г.—1.395 руб. съ версты, въ 1911 г.—1.631 руб. и въ 1912 г.—1.800 руб., а въ среднемъ за трехлѣтіе 1910—1912 г.г.—1.609 руб. Такъ какъ, какъ это видно изъ приведенныхъ цифръ, доходъ отъ пассажирскаго движенія быстро возрастаетъ и на Ташкентской и на Средне-Азіатской ж.ж. д.д., то можно было бы принять въ доходъ проектируемой Арало-Каспійской ж. д. среднюю изъ доходности этихъ обѣихъ дорогъ, т. е. 1.451 руб. съ версты, но, изъ осторожности принимается только $^2/_3$ этого дохода, съ округленіемъ—1.000 руб. съ версты, что даетъ общую выручку 1.725.000 руб.

Доходъ отъ перевозокъ грузовъ пассажирской и большой скорости принятъ въ 200 руб. на 1 версту. Въ числѣ грузовъ большой скорости къ перевозкамъ будутъ предъявляться главнымъ образомъ—фрукты, а также мясо и рыбные товары.

СВОДЪ

грузооборота и валового дохода Арало-Каспійской желѣзной дороги.

СВОДЪ ГРУЗООБОРОТА И ВАЛОВОГО

НАИМЕНОВАНІЕ СТАТЕЙ.	Пуды.		Пудо-версты.	
	Всего.	На 1 вер. линіи.	Всего.	На 1 вер. линіи.
	въ тысячахъ.			
Отправленіе	30.666	17,8	16.104.214	9.336
Прибытіе	10.735	6,2	12.453.280	7.219
Мѣстное сообщеніе	7.948	4,6	2.906.030	1.685
Итого	49.349	28,6	31.463.524	18.240
Транзитъ:				
1) Отвлеченіе отъ Ташкентской жел. дор.	4.749	2,8	8.192.025	4.749
2) ,, ,, Кавк.-Закаспійскаго сообщенія	5.248	3,1	9.052.800	5.248
Итого	9.997	5,8	17.244.825	9.997
Естественный приростъ 7% за годъ, а за 6 лѣтъ 42%	4.199	2,4	7.242.827	4.199
3) Транзитъ съ Бухарской ж. д., согласно утвержденнымъ Комиссіей о новыхъ дорогахъ подсчетамъ	5.556	3,2	9.584.100	5.556
4) Привлеченіе муки и лѣса отъ Саратова	1.200	0,7	2.070.000	1.200
Итого по транзиту	20.952	12,1	36.141.752	20.952
Всего по товар. движенію	70.301	40,7	67.605.276	39.191

Доходъ отъ **пассажирскаго** движенія по 1.000 рублей на версту

Доходы **независящіе** отъ движенія, считая по 300 рублей на версту

Доходъ отъ перевозокъ грузовъ **большой и пассажирской скоростей**,

Доходъ отъ перевозки **почты**, считая по 25 коп. съ вагона и

ДОХОДА АРАЛО-КАСПІЙСКОЙ ЖЕЛ. ДОРОГИ.

Средній пробѣгъ по линіи (версты).	Тарифная ставка (въ коп.).	ВЫРУЧКА. Провозная плата.	Дополнительные сборы.	Всего.	На 1 версту линіи.
		въ рублях ъ.			
525	1/39	4.139.416	106.124	4.245.540	2.461
1.160	1/47	2.632.477	53.639	2.686.116	1.557
366	1/36	806.971	74.530	881.501	511
638	1/41	7.578.864	234.293	7.813.157	4.529
1.725	1/39	2.076.222	—	2.076.222	1.204
—	1/38	2.387.794	—	2.387.794	1.384
—	1/39	4.464.016	—	4.464.016	2.587
—	1/39	1.874.887	—	1.874.887	1.086
—	1/32	2.962.236	—	2.962.236	1.717
—	1/79	262.730	—	262.730	152
1.725	1/36	9.563.869	—	9.563.869	5.544
972	1/38	17.142.733	234.293	17.377.026	10.074
составитъ (1.000×1725)				1.725.000	1.000
— (300×1725)				517.500	300
считая по 200 рублей на версту (200×1725)				345.000	200
версты,—(0,25×1725×365×2)				314.812	182
		Итого		2.902.312	1.482
		Всего		20.279.338	11.756

Финансовые результаты эксплоатаціи Арало-Каспійской жел. дороги.

На основаніи приведенныхъ въ запискѣ соображеній и подсчетовъ, помѣщенныхъ отдѣльно въ таблицѣ и въ сводной вѣдомости, валовой доходъ отъ перевозки грузовъ малой скорости по отправленію, прибытію, мѣстному сообщенію и транзиту составитъ 17.377.026 рублей.

Пассажирское движеніе, считая выручку по 1.000 рублей на версту, дастъ 1.725.000 рублей.

Доходы, не зависящіе отъ движенія, считая по 300 руб. съ версты, составятъ 517.500 рублей.

Доходы отъ перевозки грузовъ пассажирской и большой скорости считая по 200 руб. съ версты, выразятся въ суммѣ 345.000 рублей, а доходъ отъ перевозки почты дастъ 314.812 рублей.

Слѣдовательно всего валового дохода получится 17.377.026 + 1.725.000 + 517.500 + 345.000 + 314.812 = = 20.279.338 рублей, что дастъ на версту 11.756 руб.

Строительный капиталъ.

Согласно расцѣночной вѣдомости для сооруженія Арало-Каспійской жел. дор. потребуется 131.741.000 рублей, вслѣдствіе чего, при протяженіи дороги въ 1.725 верстъ, поверстная стоимость дороги опредѣляется въ 76.372 рубля.

Расходы эксплоатаціи.

Пробѣгъ грузовъ малой скорости, согласно даннымъ о грузооборотѣ, составитъ 67.605.276 тысячъ пудоверстъ. Средняя нагрузка товарнаго поѣзда принимается въ 24.000 пудовъ.

Въ виду того, что на проектируемой дорогѣ максимальные уклоны не превышаютъ 0,004, вслѣдствіе чего составъ поѣзда можетъ быть принятъ въ 67 вагоновъ, такой вѣсъ поѣзда нельзя считать преувеличеннымъ.

Пробѣгъ поѣздовъ малой скорости при указанной средней нагрузкѣ составитъ $\frac{67.605.276.000}{24.000} = 2.816.886$ поѣздоверстъ, что отвѣчаетъ, примѣрно, 2½ парамъ товарныхъ поѣздовъ.

Пробѣгъ пассажирскихъ поѣздовъ при 1,5 парѣ дастъ (1.725×1,5×2×365) 1.888.875 поѣздоверстъ.

Общій пробѣгъ, принимая 5% на хозяйственные и служебные поѣзда составитъ (2.816.886+1.888.875) ×1,05=4.941.060 поѣздоверстъ.

Принимая, вслѣдствіе дороговизны топлива и прочихъ условій мѣстнаго характера, стоимость поѣздоверсты въ 1 рубль, расходъ, зависящій отъ движенія, получится въ суммѣ 4.941.060 рублей.

Расходы, не зависящіе отъ движенія, принимая во вниманіе условія мѣстности и водоснабженіе, приняты въ 3.600 рублей на версту, что даетъ (1.725 ×3.600) 6.210.000 рублей.

Итого эксплоатаціонные расходы, зависящіе и не зависящіе отъ движенія, составятъ (4.941.060 +6.210.000) 11.151.060 рублей.

Прибавляя сюда ежегодную уплату 5% купоннаго налога по облигаціямъ въ размѣрѣ 342.416 рублей, получится всего расходовъ эксплоатаціи 11.493.476 рублей, что составляетъ на версту 6.662 рублей.

Расчетъ акціонернаго и облигаціоннаго капиталовъ и платежи процентовъ и погашенія.

Строительный капиталъ опредѣленъ, согласно расцѣночной вѣдомости, въ суммѣ 131.741.000 рублей.

На основаніи подробнаго приведеннаго въ особой прилагаемой вѣдомости расчета капиталовъ, подлежащихъ реализованію для сооруженія Арало-Каспійской жел. дороги, акціонерный капиталъ составитъ 13.835.000 рублей или $^1/_{12}$ облигаціоннаго капитала.

Облигаціонный капиталъ выражается въ 152.185.000 рублей или $^{11}/_{12}$ всего нарицательнаго капитала, который составитъ 166.020.000 руб.

Оплата процентовъ и погашенія на капиталъ 152.185.000 рублей изъ расчета 4,631% составитъ ежегодно 7.047.687 рублей.

Финансовые результаты.

Валовой доходъ Арало-Каспійской жел. дор.	20.279.338	руб.
Эксплоатаціонные расходы . . .	11.493.476	»
Доходъ .	8.785.862	руб.
Отчисленіе изъ дохода 2% въ запасный капиталъ $\frac{8.785.862 \times 2}{100}$	175.717	»
Чистый доходъ .	8.610.145	руб.
Ежегодные платежи процентовъ и погашенія	7.047.687	»
Слѣдовательно чистый остатокъ. .	1.562.458	руб.

за покрытіемъ всѣхъ обязательныхъ платежей по облигаціонному капиталу составитъ дивидендъ на акціонерный капиталъ въ размѣрѣ $\frac{1.562.458 \times 100}{13.835.000}$, т. е. 11,29%

Финансовые результаты доходности и расходовъ намѣченной къ сооруженію Арало-Каспійской жел.-дор. линіи.

Наименованіе статей.	На всю линію.	На 1 версту линіи.
Общее протяженіе линіи (верстъ)	1.725	—
Стоимость съ подвижнымъ составомъ и оборотнымъ капиталомъ (рублей)	131.741.000	76.372
Срокъ постройки	4½ года	—
Нарицательный капиталъ (въ тыс. р.)	166.020	(96.243)
Акціонерный » » » »	13.835	—
Облигаціонный » » » »	152.185	—
Ежегодные обязательные платежи	7.047.687	4.086
5% купонный налогъ	342.416	198
Грузооборотъ (тыс. пуд.).		
Отправленіе	30.666	17,8
Прибытіе	10.735	6,2
Мѣстное сообщеніе	7.948	4,6
Транзитъ	20.952	12,1
Всего	70.301	40,7
Интенсивность движенія (тыс. пудовер.).		
Отправленіе	16.104.214	9.336
Прибытіе	12.453.280	7.219
Мѣстное сообщеніе	2.906.030	1.685
Транзитъ	36.141.752	20.952
Всего	67.605.276	39.191

Наименованіе статей.	На всю линію.	На 1 версту линіи.
Средній пробѣгъ (верстъ) **и среднія пудоверстныя ставки** по:		
Отправленію	525 вер. по $^{1}/_{39}$ к.	—
Прибытію	1.160 „ „ $^{1}/_{47}$ „	—
Мѣстному сообщенію	366 „ „ $^{1}/_{36}$ „	—
Транзиту	1.725 „ „ $^{1}/_{36}$ „	—
Въ среднемъ ставка съ пудоверсты при пробѣгѣ	972 вер. по $^{1}/_{38}$ к.	—
Валовой доходъ (въ рубляхъ).		
Отправленіе	4.245.540	2.461
Прибытіе	2.686.116	1.557
Мѣстное сообщеніе	881.501	511
Транзитъ	9.563.869	5.544
Итого доходъ по товарному движ.	17.377.026	10.074
Пассажирское движеніе	1.725.000	1.000
Доходъ отъ перевозки грузовъ большой и пассажирской скорости	345.000	200
Доходъ отъ перевозки почты	314.812	182
Доходы независящіе отъ движенія	517.500	300
Всего валоваго дохода (въ руб).	20.279.338	11.756
Расходы эксплоатаціи (въ рубл.).		
А) Независящіе отъ движенія (по 3.600 р. на вер.)	6.210.000	3.600
Б) Зависящіе » » (по 1 р. поѣздо-вер.)	4.941.060	2.864

Наименованіе статей,	На всю линію.	На 1 версту линіи.
Принимается поѣздовъ и поѣздоверстъ:		
а) Пассажирскихъ 1,5 пары (1.725 × 1,5 × 2 × 365)	1.888.875	—
б) Товарныхъ около 2,5 паръ въ составѣ вагоновъ--при уклонѣ 0,004— и средней нагрузкѣ 24.000 пудовъ $\left(\frac{67.605.276.000}{24.000}\right)$	2.816.886	—
в) 5% хозяйственныхъ	235.289	—
Итого поѣздоверстъ . . .	4.941.060	—
Итого расходовъ, зависящихъ и независящихъ отъ движенія	11.151.060	6.464
С) Уплата 5% купоннаго налога	342.416	198
Всего расходовъ эксплоатаціи (А+В+С)	11.493.476	6.662
Коэффиціентъ эксплоатаціи въ %%	57,24	—
Чистый доходъ (въ руб.)	8.785.862	5.093
2% въ запасный капиталъ	175.717	101
Остатокъ чистаго дохода	8.610.145	4.991
Платежъ процентовъ и погашенія	7.047.687	4.085
Чистая прибыль (рублей)	1.562.458	905
въ %% на акціонерный капиталъ	11,29%	

РАСЧЕТЪ

капиталовъ, подлежащихъ реализаціи для нуждъ постройки Арало-Каспійской желѣзнодорожной линіи.

Общее протяженіе линіи (верстъ) . . .	1.725
Стоимость съ подвижнымъ составомъ и оборотнымъ капиталомъ (въ рубляхъ)	131.741.000
На 1 версту линіи .	76.372
Срокъ постройки	4½ года.
Для полученія суммы строительнаго капитала необходимо будетъ реализовать:	
Акцій на нарицательный капиталъ . .	13.835.000
Облигацій » » . .	152.185.000
Итого . .	166.020.000

по нижеслѣдующему расчету.

Расходы по уплатѣ за время постройки процентовъ и проч. составятъ:

а) *по акціямъ:*

1) уплата %% изъ расчета 3% годовыхъ	13,5
а за исключеніемъ %%, имѣющихъ быть начисленными на свободныя суммы, считая таковыя въ половинномъ размѣрѣ, противъ имѣющихъ быть уплаченными	6,75
2) расходы по изготовленію акцій . .	0,25
Итого %% . .	7,00

б) *по облигаціямъ:*

1) уплата %% изъ расчета 4½ годовыхъ	20,25
а за исключеніемъ %%, имѣющихъ быть начисленными на свободныя суммы, считая таковыя въ половинномъ размѣрѣ противъ имѣющихъ быть уплаченными	10,125
2) уплата 5% Госуд. сбора вышеуказанные %% къ выдачѣ	1,013
3) гербовый сборъ по облигаціямъ. .	0,50
4) расходы по изготовленію облигацій.	0,25
Итого %% .	11,89

Такимъ образомъ, на покрытіе строительной стоимости дороги поступитъ отъ реализаціи:	
а) сторублевой акціи (рублей)	93
б) сторублевой облигаціи, считая курсъ реализаціи 90 за 100	78,11
в) каждыхъ: 1 акція и 9 облигацій, а всего на сумму 1.000 руб. нарицательныхъ при соотвѣтственномъ срокѣ постройки въ $4^1/_2$ года $93+(78{,}11\times 9)=93+702{,}99$	795,99
и тогда отъ реализаціи каждыхъ 100 руб. нарицательныхъ въ строительный капиталъ поступитъ	79,599
въ виду чего нарицательный капиталъ, имѣющій дать соотвѣтственный строительный капиталъ, составитъ кругло (въ рубляхъ).	166.020.000
изъ коихъ:	
а) $^1/_{12}$ акціями	13.835.000
б) $^{11}/_{12}$ облигаціями	152.185.000
Означенный капиталъ дѣйствительно покроетъ:	
1) строительную стоимость дороги (руб.)	131.741.000
2) расходы по изготовленію акцій . .	34.588
3) уплату по акціямъ %%	933.863
4) потерю на курсѣ при реализаціи облигацій	15.218.500
5) расходы по изготовленію облигацій.	380.463
6) уплату гербоваго сбора по облигаціямъ	760.925
7) уплату $^0/_0{}^0/_0$ по облигаціямъ. . . .	15.408.731
8) уплату госуд. сбора по облигаціямъ $5^0/_0$	1.540.873
Итого . . .	166.018.943
или около. .	166.020.000
Ежегодныя обязательныя отчисленія на нарицательный облигаціонный капиталъ, при срокѣ въ 81 годъ, до окончанія концессіи, составятъ:	
а) по уплатѣ %% и погашенія $4{,}631^0/_0$	7.047.687
б) » » $5^0/_0$ Государ. сбора отъ $4\frac{1}{2}{}^0/_0$ дохода по облигаціямъ— 0,225%	342.416
Всего . .	7.390.103
На 1 версту линіи.	4.284

Вѣдомость расходовъ эксплоатаціи Арало-Каспійской жел. дороги.

А. Расходы, *зависящіе* отъ движенія.

Принимается поѣздовъ и поѣздо-верстъ:

а) пассажирскихъ 1,5 пары, что составитъ (1725 × × 1,5 × 2 × 365) = 1.888.875 поѣздоверстъ,

б) товарныхъ около 2,5 паръ, при уклонѣ въ 0,004 и средней нагрузкѣ въ 24.000 пудовъ, что составитъ $\frac{67.605.276.000}{24.000}$ = 2.816.886 поѣздоверстъ,

и в) 5% отъ всего количества на служебныя поѣздоверсты, что составитъ (1.888.875 + 2.816.886 × 0,05 = 235.289 поѣздоверстъ.

Общее количество поѣздоверстъ (а+б+в) = = 4.941.060 принимая расходъ на одну поѣздоверсту въ 1 рубль, получаемъ расходы, зависящіе отъ движенія, 4.941.060 руб.

Б. Расходы, *не зависящіе* отъ движенія, по 3.600 рублей на версту, принимая во вниманіе условія мѣстности и проч., что составитъ 3.600 × 1725 = 6.210.000 руб.

Всего расходовъ, зависящихъ и не зависящихъ отъ движенія, 11.151.060 руб.

В. Уплата 5% *купоннаго налога* въ размѣрѣ 342.416 руб.

Всего расходы эксплоатаціи составятъ:

	Всего. Въ рубляхъ.	На версту,
А. зависящіе отъ движенія. .	4.941.060	2.864
Б. независящіе отъ движенія.	6.210.000	3.600
В. 5% купонный налогъ. . .	342.416	198
Всего . . .	11.493.476	6.662

Вѣдомость отправленія въ прямомъ сообщеніи.

Наименованіе товара.	Тысячи пудовъ.	Пробѣгъ верстъ. Общій.	Пробѣгъ верстъ. По проектируемой линіи.	Тысячи пудо-верстъ.	Ставка съ пуда ¼ версты въ коп.	Ставка дополнительныхъ сборовъ въ коп. съ пуда.	Выручка проектируемой линіи. Провозная плата.	Дополнительные сборы.	Итого
							Рублей.		
Сѣмя кунжутное . .	125	3.300	1.600	200.000	1/59	0,65	33.898	812	34.710
„ льняное	50	3.300	1.600	80.000	1/89	0,55	8.988	275	9.263
„ люцерны . . .	250	3.800	1.600	400.000	1/38	0,65	105.263	1.625	106.888
„ хлопчатника . .	1.000	3.300	1.300	1.300.000	1/65	0,65	200.000	6.500	206.500
Дыни	40	3.400	1.725	69.000	1/60	0,65	11.500	260	11.760
Виноградъ	30	3.000	1.650	49.500	1/35	0,65	14.142	195	14.337
Сушеные абрикосы (урюкъ)	50	3.100	1.600	80.000	1/35	0,65	22.850	335	23.185
Изюмъ	50	3.500	1.600	80.000	1/24	0,65	33.330	335	33.665
Фисташки	30	3.500	1.700	51.000	1/24	0,65	21.250	195	21.445
Хлопокъ и вата . .	1.210	2.600	1.300	1.573.000	1/26	0,65	605.000	7.865	612.865
Хлопковое масло. . .	200	2.500	1.300	260.000	1/34	0,65	76.470	1.300	77.770
Жмыхи хлопковые .	200	3.100	1.300	260.000	1/65	0,65	40.000	1.300	41.300
Сѣно	50	1.600	1.000	50.000	1/100	0,65	5.000	325	5.325
Шерсть и пуша . . .	170	2.500	1.000	17.000	1/14	0,65	12.144	1.105	13.249
Шкуры бараньи . . .	20	2.200	1.100	22.000	1/40	0,65	5.500	130	5.630
„ каракулевыя.	5	3.000	1.700	8.500	1/14	0,65	6.074	33	6.107
Рыба	1.250	1.350	440	550.000	1/29	0,65	189.665	8.125	197.790
Соль	2.500	1.000	300	750.000	1/44	0,85	170.454	13.750	184.204
Керосинъ	5.750	1.000	430	2.472.500	1/35	0,20	706.429	11.500	717.929
Смазочныя масла . .	900	1.200	430	387.000	1/36	0,20	107.500	1.800	109.300
Нефтяные остатки .	11.500	675	430	4.945.000	1/51	0,20	969.607	23.000	992.607
Нефть сырая	2.000	675	430	860.000	1/23	0,20	373.913	4.000	377.913
Прочіе грузы (12%) .	3.286	—	499	1.639.714	1/39	0,65	420.439	21.359	441.798
Итого . . .	30.666	—	525	16.104.214	1/38	—	4.139.416	106.124	4.245.540

Вѣдомость прибытія въ прямомъ сообщеніи.

Наименованіе товара.	Тысячи пудовъ.	Пробѣгъ верстъ. Общій.	Пробѣгъ верстъ. По проектируемой линіи.	Тысячи пудо-верстъ.	Ставка съ пуда и версты въ коп.	Ставка дополнительныхъ сборовъ въ коп. съ пуда.	Выручка проектируемой линіи. Провозная плата.	Дополнительные сборы.	Итого.
							Рублей.		
Хлѣбъ въ зернѣ . .	1.000	1.550	1.300	1.300.000	1/64	0,45	203.125	4.500	207.625
Мука	4.120	1.550	1.300	5.365.000	1/58	0,55	923.448	22.660	946.108
Сахаръ	405	3.000	1.300	526.500	1/34	0,55	154.852	2.225	157.077
Бакалея	55	3.500	1.300	71.500	1/11	0,55	65.000	302	65.302
Чай	120	2.300	1.250	150.000	1/12	0,55	125.000	660	125.660
Мануфактура	305	2.300	1.300	396.500	1/12	0,55	330.410	1.677	332.087
Пряжа	50	2.300	1.300	65.000	1/12	0,55	54.166	275	54.441
Лѣсъ (доски)	2.000	1.350	1.070	2.140.000	1/100	0,35	214.000	7.000	221.000
,, (2-ой кат.) . .	200	650	400	80.000	1/70	0,35	11.429	700	12.129
Желѣзо	100	2.000	850	85.000	1/70	0,55	12.143	550	12.693
Желѣзныя издѣлія .	105	2.000	1.000	105.000	1/65	0,55	16.154	577	16.731
,, трубы . .	495	1.700	400	198.000	1/63	0,55	31.428	2.723	34.151
Машины кромѣ земледѣльческихъ . . .	90	1.800	500	45.000	1/32	0,55	14.063	495	14.558
Земледѣльч. машины.	250	2.500	1.300	325.000	1/70	0,55	46.428	1.375	47.803
Проволока	50	2.000	1.300	65.000	1/40	0,55	16.250	275	16.525
Москатель	220	2.300	1.300	286.000	1/61	0,55	46.885	1.210	48.095
Спички	40	3.900	1.300	52.000	1/38	0,55	13.684	220	13.904
Цементъ.	150	1.400	400	60.000	1/65	0,55	9.231	825	10.056
Прочіе грузы (10%) .	980	—	1.161	1.137.780	1/33	0,55	344.781	5.390	350.171
Итого . . .	10.735	—	1.160	12.453.280	1/47	—	2.632.477	53.639	2.686.116

Вѣдомость перевозокъ въ мѣстномъ сообщеніи.

Наименованіе товара.	Тысячи пудовъ.	Пробѣгъ верстъ.	Тысячи пудо-верстъ.	Ставка съ пуда и версты въ коп.	Ставка дополнительныхъ сборовъ въ коп. съ пуда.	Выручка проектируемой линіи.		
						Провозная плата.	Дополнительные сборы.	Итого.
						Рублей.		
Хлѣбъ въ зернѣ	400	250	100.000	1/30	1,00	33.333	4.000	37.333
Мука	200	700	140.000	1/46	1,00	30.435	2.000	32.435
Изюмъ	100	500	50.000	1/12	1,20	41.666	1.200	42.866
Сушеные абрикосы . . .	200	500	100.000	1/16	1,20	62.500	2.400	64.900
Рисъ	50	1.000	50.000	1/21	1,20	23.809	600	24.409
Фрукты свѣжіе	250	850	212.500	1/15	1,20	141.666	3.000	144.666
Виноградъ	75	350	26.250	1/15	1,20	17.500	900	18.400
Сѣно	500	800	400.000	1/100	0,70	40.000	3.500	43.500
Овощи свѣжіе	75	400	30.000	1/44	1,20	6.818	900	7.718
Издѣлія мануфактурныя .	10	900	9.000	1/9	1,20	10.000	120	10.120
Сапожныя издѣлія . . .	5	900	4.500	1/9	1,20	5.000	60	5.060
Овчины	10	1,500	15.000	1/35	1,20	4.000	120	4.120
Краски растительныя . .	15	500	7.500	1/8	1,20	9.375	180	9.555
Керосинъ	250	800	20.000	1/30	1,20	6.666	3.000	9.666
Смазочныя масла	100	800	80.000	1/30	1,20	26.666	1.200	27.866
Нефтяные остатки	500	1.000	50.000	1/69	1,90	7.246	4.500	11.746
Нефть сырая	1.000	900	90.000	1/33	1,20	28.484	12.000	40.484
Рыба	40	350	14.000	1/20	1,20	7.000	480	7.480
Сало	20	350	7.000	1/20	1,20	3.560	240	3.800
Гончарныя издѣлія . . .	25	400	10.000	1/12	1,20	8.333	300	8.633
Кирпичъ	300	300	90.000	1/72	0,90	12.361	2.700	15.061
Мѣлъ	400	600	240.000	1/64	0,90	37.500	3.600	41.100
Гипсъ	75	250	18.750	1/50	0,90	3.750	675	4.425
Известь	125	250	31.250	1/50	0,90	6.250	1.125	7.375
Земля и глина	2.000	400	800.000	1/69	0,70	159.420	14.000	173.420
Соль	500	1.000	50.000	1/49	0,90	10.204	4.500	14.704
Прочіе грузы (10%) . . .	723	360	260.280	1/41	1,00	63.429	7.230	70.659
Итого . . .	7.948	365	2.906.030	1/36	—	806.971	74.530	881.501

ВѢДОМОСТЬ № 1.

Сводъ транзитныхъ грузовъ проектируемой линіи «Александровъ-Гай — Чарджуй».

НАИМЕНОВАНІЕ ГРУЗОВЪ.	Количество пудовъ (въ тысячахъ).	Тысячи пудо-верстъ.	Ставка съ пуда и версты.	Выручка въ рубляхъ.
Грузы жел. дор. транзита	4.749	8.192.025	1/39	2.076.222
,, отвлек. съ Кавк.-Зак. сообщ.	5.248	9.052.800	1/38	2.387.794
Итого	9.997	17.244.825	1/39	4.464.016
Естественный приростъ 7% въ годъ или въ 6 лѣтъ 42% . . .	4.199	7.242.827	1/39	1.874.887
Транз. грузы Бухарской ж. д. . .	5.556	9.584.100	1/39	2.962.236
Грузы изъ Саратова	1.200	2.070.000	1/32	262.730
Всего	20.952	36.141.752	1/36	9.563.869

ТАБЛИЦА I.

ТРАНЗИТЪ.

Транзитные грузы проектируемой дороги.

НАИМЕНОВАНІЕ ГРУЗОВЪ	Пробѣгъ верстъ.		Количество грузовъ въ тысячахъ пудовъ.	Тысячи пудо-верстъ.	Ставка.	Выручка въ рубляхъ.
	Общій.	По проектируемой.				
Хлѣбные грузы	3.500	1.725	810	1.397.250	1/72	194.162
Мѣлъ, цементъ, алебастръ	2.800	,,	35	60.375	1/75	8.050
Асфальтъ	2.800	,,	7	12.075	1/35	3.450
Бумага	3.500	,,	38	65.550	1/44	14.897
Веревки и канаты	3.500	,,	22	37.950	1/44	8.625

НАИМЕНОВАНІЕ ГРУЗОВЪ.	Пробѣгъ верстъ.		Количество грузовъ въ тысячахъ пудовъ.	Тысячи пудо-верстъ.	Ставка.	Выручка въ рубляхъ.
	Общій.	По проектируемой.				
Вино виноградное	3.300	1.725	70	120.750	1/18	67.083
Вино хлѣбное	3.000	,,	18	31.050	1/35	8.871
Изюмъ, кишмишъ	3.500	,,	515	888.375	1/37	240.101
Жмыхъ хлопковый	3.400	,,	80	138.000	1/65	21.231
Кожи невыдѣланныя	3.000	,,	36	62.100	1/43	14.442
Овчины и шкуры	3.500	,,	105	181.125	1/44	41.164
Кирпичъ огнеупорный	3.200	,,	10	17.250	1/75	2.300
Арбузы и дыни	3.400	,,	20	34.500	1/58	5.948
Лѣсной строительный матеріалъ	2.500	,,	54	93.150	1/100	9.315
Сѣмена хлопковые	3.700	,,	90	155.250	1/75	20.700
Хлопокъ	3.000	,,	270	465.750	1/30	155.250
Щепной товаръ	2.500	,,	4	6.900	1/75	920
Чугунъ и желѣзо	3.000	,,	220	379.500	1/100	37.950
Желѣзныя издѣлія	3.000	,,	130	224.250	1/35	64.071
Земледѣльческія орудія	3.000	,,	13	22.425	1/65	3.450
Мануфактура	3.800	,,	360	621.000	1/20	310.500
Шерсть	2.800	,,	25	43.125	1/43	10.029
Фрукты сушеные	3.500	,,	60	103.500	1/37	27.972
Масло хлопковое	3.000	,,	100	172.500	1/ 35	49.285
Масла сѣмянныя	3.800	,,	7	12.075	1/50	2.415
Машины	3.200	,,	55	94.875	1/35	27.107
Москательный товаръ	2.800	,,	45	77.625	1/51	15.221
Мѣдь	3.000	,,	7	12.075	1/16	7.546
Пряжа	3.800	,,	75	129.375	1/25	51.750
Сельди	3.800	,,	5	8.625	1/38	2.270
Сахаръ	2.700	,,	765	1.319.625	1/32	412.382
Патока	3.000	,,	131	225.975	1/58	38.961

НАИМЕНОВАНІЕ ГРУЗОВЪ.	Пробѣгъ верстъ.		Количество грузовъ въ тысячахъ пудовъ.	Тысячи пудо-верстъ.	Ставка.	Выручка въ рубляхъ.
	Общій.	По проектируемой.				
Свинецъ, цинкъ.	3.200	1.725	8	13.800	1/65	2.123
Свѣчи	3.000	,,	4	6.900	1/35	1.972
Деготь	2.500	,,	3	5.175	1/56	924
Спиртъ.	2.500	,,	15	25.875	1/38	6.809
Спички.	3.200	,,	26	44.850	1/35	12.814
Стекло и издѣлія	3.200	,,	76	131.100	1/50	26.220
Табакъ.	3.000	,,	7	12.075	1/35	3.450
Антрацитъ	3.000	,,	125	215.625	1/120	17.968
Фарфоровыя и фаянсовыя издѣлія	3.500	,,	58	100.050	1/50	20.010
Яйца	3.000	,,	2	3.450	1/51	676
Разные грузы.	—	,,	17	29.325	1/35	8.378
Прочіе грузы 5%	—	,,	226	389.850	1/40	97.460
,, II категоріи	—	—	—	—	—	—
Итого	—	—	4.749	8.192.025	1/39	2.076.222

ТАБЛИЦА 2.

Грузы, отвлекаемые отъ смѣшаннаго сообщенія черезъ Красноводскъ.

НАИМЕНОВАНІЕ ГРУЗОВЪ.	Тысячи пудовъ.	Пробѣгъ въ верстахъ.		Тысячи пудо-верстъ.	Ставка.	Выручка въ рубляхъ.
		Общій.	По линіи.			
А. Грузы, идущіе нынѣ черезъ Красноводскъ.						
Хлопокъ	1.215	3.000	1.725	2.095.875	1/30	698.625
Мануфактура	323	3.800	,,	557.175	1/20	278.587
Сахаръ	645	2.700	,,	1.112.625	1/32	347.695
Изюмъ, кишмишъ	225	3.500	,,	388.125	1/37	104,898
Разные грузы	2.840	—	,,	4.897.275	—	957.989
Итого	5.248	—	1.725	9.051.075	1/38	2.387.794
Б. Грузы, имѣющіе пойти въ силу сближенія съ Саратовомъ.						
Мука	600	2.000	1.726	1.035.000	1/65	159.230
Лѣсной строительный матеріалъ	600	2.000	1.726	1.035.000	1/100	103.500
Итого	1.200	2.000	1.726	2.070.000	1/79	262.730

ТАБЛИЦА 3.

Грузы Бухарской ж. д., которые пройдутъ транзитомъ проектируемую линію.

НАИМЕНОВАНІЕ ГРУЗОВЪ.	Тысячи пудовъ.	Пробѣгъ въ верстахъ.		Тысячи пудо-верстъ.	Ставка.	Выручка въ рубляхъ.
		Общій.	По линіи.			
Хлопокъ	2.180	3.000	1.725	3.760.500	1/30	1.253.500
Овчины и шкуры	200	3.500	,,	345.000	1/44	78.409
Шерсть	440	2.800	,,	759.000	1/43	176.511
Изюмъ и кишмишъ	628	3.500	,,	1.083.300	1/37	292.783
Овощи (арбузы и дыни)	200	3.400	,,	345.000	1/58	59.482
Вино виноградное	50	3.300	,,	86.250	1/18	47.916
Хлѣбные грузы	1.200	3.000	,,	2.070.000	1/72	287.500
Сахаръ	1.222	2.700	,,	2.107.950	1/32	658.734
Мануфактура	825	3.800	,,	1.423.125	1/20	711.562
Чугунъ и желѣзныя издѣлія	462	3.000	,,	796.950	1/35	227.500
Обмѣнъ съ Афганистаномъ	940	3.500	,,	1.621.500	1/30	540.500
Разные грузы	2.765	—	—	4.769.625	1/30	1.589.875
Итого	11.112	—	1.725	19.168.200	1/32	5.924.472
Учтено 50 %	5.556	—	—	9.584.100	—	2.962.236

ТАБЛИЦА 3-а.

Грузооборотъ Бухарской желѣзной дороги по подсчетамъ дѣлопроизводства Комиссіи о новыхъ дорогахъ.

НАИМЕНОВАНІЕ ГРУЗОВЪ.	Тысячи пудовъ.	Пробѣгъ.	Тысячи пудо-верстъ	Ставка.	Провозная плата.	Дополни-тельные сборы.	Общая выручка въ рубляхъ.
Отправленіе:							
Хлопокъ очищенный	2.180	285	621.300	1/13	477.923	14.170	492.093
,, неочищенный . . .	90	,,	25.650	1/13	19.731	585	20.316
Сѣмя хлопковое	744	,,	212.040	1/38	55.800	4.836	60.636
Жмыхи	7	,,	1.995	1/65	307	45	352
Животныя	330	,,	94.050	—	31.350	2.145	33.495
Рисъ	15	,,	4.275	1/19	2.250	98	2.348
Соль	95	,,	27.075	1/35	7.736	190	7.926
Овчины и шкуры	200	,,	57.000	1/19	30.000	1.300	31.300
Шерсть	440	,,	125.400	1/12	104.500	2.860	107.360
Изюмъ	628	,,	178.980	1/16	111.863	4.082	115.945
Лакричный корень	485	360	174.600	1/49	35.633	3.153	38.786
Сѣно	15	285	4.275	1/90	475	30	505
Овощи	418	,,	119.130	1/42	28.364	2.717	31.081
Вино виноградное	65	,,	18.525	1/10	18.525	423	18.948
Фрукты	15	,,	4.275	1/16	2.672	98	2.770
Разные грузы	1.228	,,	349.980	1/30	116.660	7.982	124.642
Товарообмѣнъ съ Афганистан.	800	360	288.000	1/30	96.500	5.200	101.200
Итого . . .	7.755	297	2 306.550	1/20	1.139.789	49.914	1.189.703
Прибытіе:							
Хлѣбные грузы	2.352	285	670.320	1/37	181.168	10.584	191.750
Лѣсные матеріалы	1.636	,,	466.260	1/94	111.014	3.272	114.286
Дрова	285	,,	81.215	1/86	9.445	285	9.730
Керосинъ	981	,,	279.585	1/15	186.390	5.396	191.786
Нефть	675	,,	192.375	1/48	40.078	2.700	42.778
Каменный уголь	74	,,	21.090	1/57	3.700	148	3.848
Сахаръ	1.222	,,	348.270	1/14	248.764	4.721	255.485
Чай	516	,,	147.060	1/8	183.825	2.838	186.663
Мануфактура	825	,,	235.125	1/10	235.125	4.538	239.663
Чугунъ и желѣзныя издѣлія	462	,,	131.670	1/29	45.403	2.541	47.944
Рисъ	1.670	,,	475.950	1/19	250.500	9.185	259.685
Разные грузы.	4.280	,,	1.219.800	1/30	406.600	23.540	430.140
Грузы Афганистана	140	,,	50.400	1/30	16.800	770	17.570
Итого . . .	15.118	286	4.319.130	1/23	1.918.812	72.518	1.991.330

ВѢДОМОСТЬ № 2.

I. Сопоставленіе провозныхъ платъ для сахара-рафинада и песка, слѣдующихъ по вновь образуемому транзитному пути и смѣшанному Кавказско-Закаспійскому черезъ Петровскъ—Красноводскъ.

ПУНКТЪ ОТПРАВЛЕНІЯ.	ПУНКТЪ НАЗНАЧЕНІЯ.		Разстояніе по желѣзной дорогѣ.	Провозная плата со включеніемъ фрахта, дополн. сборовъ и страх. преміи.
Златополь	Асхабадъ	1*)	2.226	91,86
		2	3.795	101,93
		3	5.096	128,42
„	Мервъ	1	2.548	97,65
		2	3.473	96,14
		3	4.774	120,30
„	Чарджуй	1	2.776	101,75
		2	3.245	92,04
		3	4.547	115,45
„	Каганъ	1	2.888	103,77
		2	3.357	94,05
		3	4.434	113,42
„	Самаркандъ . . .	1	3.122	107,98
		2	3.591	98,26
		3	4.200	109,21
„	Черняево	1	3.312	111,41
		2	3.821	102,41
		3	4 010	105,79
„	Кокандъ	1	3.454	113,95
		2	3.913	104,17
		3	4.189	109,00

*) Подъ № 1 показано направленіе черезъ Красноводскъ.—Подъ № 2 показано направленіе черезъ Александровскъ.—Подъ № 3 показано направленіе черезъ Ташкентъ, нынѣ существующее.

ПУНКТЪ ОТПРАВЛЕНІЯ.	ПУНКТЪ НАЗНАЧЕНІЯ.		Разстояніе по желѣзной дорогѣ.	Провозная плата со включеніемъ фрахта, дополн. сборовъ и страх. преміи.
Кіевъ	Асхабадъ	1	2.295	93,10
		2	3.818	102,36
		3	4.958	124,95
,,	Мервъ	1	2.617	98,89
		2	3.497	96,57
		3	4.636	117,05
,,	Чарджуй	1	2.845	102,99
		2	3.269	92,47
		3	4.469	112,97
,,	Каганъ	1	2.957	105,10
		2	3.381	94,48
		3	4.296	110,94
,,	Самаркандъ . . .	1	3.191	109,22
		2	3.615	98,69
		3	4.062	106,73
,,	Черняево	1	3.381	113,15
		2	3.846	102,84
		3	3.872	103,30
,,	Кокандъ	1	3.527	115,27
		2	3.947	104,67
		3	4.051	106,52

ПУНКТЪ ОТПРАВЛЕНІЯ.	ПУНКТЪ НАЗНАЧЕНІЯ.		Разстояніе по желѣзной дорогѣ.	Провозная плата со включеніемъ фрахта, дополн. сборовъ и страх. преміи.
Сумы	Асхабадъ	1	2.075	89,14
		2	3.599	98,41
		3	4.735	119,32
,,	Мервъ	1	2.397	94,94
		2	3.277	92,61
		3	4.413	113,04
,,	Чарджуй	1	2.625	99,04
		2	3.049	88,51
		3	4.186	108,95
,,	Каганъ	1	2.737	101,05
		2	3.161	90,53
		3	4.073	106,92
,,	Самаркандъ . . .	1	2.971	105,26
		2	3.395	94.74
		3	3.839	102,71
,,	Черняево	1	3.161	108,68
		2	3.625	98,87
		3	3.649	99,28
,,	Кокандъ	1	3.303	111,24
		2	3.727	100,71
		3	3.828	102,51

2. Сопоставленіе провозныхъ платъ для хлопка въ сообщеніи Лодзи, Москвы и Иванова со станціями Средне-Азіатской желѣзной дороги.

Станція отправленія.	Станція назначенія.	Путь слѣдованія грузовъ.	Протяженіе желѣзнодорожнаго пути.	Провозная плата со включеніемъ фрахта, дополн. сборовъ и страх. преміи.
Чарджуй.	Москва Р.-Ур.	Красноводскъ-Петровскъ-Гудермесъ-Ростовъ-Козловъ	3.051	104,30
,,	,,	Красноводскъ-Астраханъ-Саратовъ-Павелецъ . .	2.490	106,84
,,	Москва М.-К.	Ташкентъ - Кинель - Батраки	3.801	118,53
,,	Москва Р.-У.	Саратовъ-Александр. Гай	2.764	98,96
,,	Варшава.	Ташкентъ - Кинель - Батраки	4.967	129,71
,,	,,	Александр. Гай-Саратовъ.	3.786	118,46
,,	,,	Красноводскъ-Петровскъ-Гудермесъ-Ростовъ . .	3.545	111,45
Мервъ.	Москва Р.-У.	Красноводскъ-Петровскъ-Козловъ	2.824	98,97
,,	,,	Красноводскъ-Астраханъ-Саратовъ-Павелецъ . .	2.263	101,51
,,	Москва М.-К.	Ташкентъ - Кинель - Батраки	4.028	119,67
,,	Москва Р.-У.	Саратовъ - Александровъ Гай	2.992	105,37
,,	Варшава.	Ташкентъ - Кинель - Батраки.	5.194	134,44
,,	,,	Александр. Гай-Саратовъ.	4.014	119,60
,,	,,	Красноводскъ-Петровскъ-Ростовъ.	3.317	106,10
Асхабадъ.	Москва Р.-У.	Красноводскъ-Гудермесъ-Ростовъ-Козловъ . . .	2.502	90,72

Станція отправленія.	Станція назначенія	Путь слѣдованія грузовъ.	Протяженіе желѣзнодорожнаго пути.	Провозная плата со включеніемъ фрахта, дополн. сборовъ и страх. преміи.
Асхабадъ.	Москва Р.-У.	Красноводскъ-Астраханъ-Саратовъ-Павелецъ . .	1.941	93,26
,,	,,	Ташкентъ - Кинель - Батраки	4.350	121,28
,,	,,	Чарджуй - Александровъ Гай	3.314	112,08
,,	Варшава.	Ташкентъ - Кинель - Батраки	5.516	141,15
,,	,,	Красноводскъ-Петровскъ-Ростовъ.	2.995	97,85
,,	,,	Чарджуй - Александровъ Гай	4.336	121,21
Каганъ.	Москва Р.-У.	Красноводскъ-Петровскъ-Гудермесъ-Козловъ . .	3.164	106,87
,,	,,	Красноводскъ-Астраханъ-Саратовъ	2.603	109,41
,,	Москва М.-К.	Ташкентъ - Кинель - Батраки	3.688	117,97
,,	,,	Александровъ Гай - Саратовъ	2.876	102,16
,,	Варшава.	Ташкентъ - Кинель - Батраки	4.854	127,36
,,	,,	Саратовъ - Александровъ-Гай-Чарджуй	3.898	119,02
,,	,,	Петровскъ-Красноводскъ.	3.657	114,00
Кокандъ.	Москва Р.-У.	Красноводскъ-Петровскъ-Гудермесъ-Ростовъ-Козловъ	3.909	123,18
,,	,,	Красноводскъ-Астраханъ-Саратовъ-Павелецъ . .	3.348	125,72
,,	Москва М.-К.	Красноводскъ - Ташкентъ-Кинель-Батраки	3.443	114,75
,,	,,	Саратовъ - Александровъ-Гай-Чарджуй	3.478	115,50
,,	Варшава.	Кинель-Ташкентъ	4.609	122,57

Станція отправленія.	Станція назначенія.	Путь слѣдованія грузовъ.	Протяженіе желѣзнодорожнаго пути.	Провозная плата со включеніемъ фрахта, дополн. сборовъ и страх. преміи.
Кокандъ.	Варшава.	Саратовъ - Александровъ Гай-Чарджуй	4.500	122,03
,,	,,	Петровскъ-Красноводскъ.	4.259	127,33
Самаркандъ.	,,	Кинель-Ташкентъ	4.621	122,63
,,	,,	Кинель-Петровскъ-Красноводскъ	3.891	119,36
,,	,,	Александровъ Гай - Чарджуй	4.132	120,19

3. Сопоставленіе провозныхъ платъ для мануфактуры въ сообщеніи Варшава, Москва и Ивановъ со станціями Средне-Азіатской желѣзной дороги.

Станція отправленія.	Станція назначенія.	Путь слѣдованія грузовъ.	Протяженіе желѣзнодорожнаго пути.	Провозная плата, дополнительные сборы, фрахтъ и страхованіе.
Москва.	Чарджуй.	Красн.-Петр.-Гуд.-Рос.-Козловъ	3.051	183,37
,,	,,	Красн.-Астрах.-Саратовъ .	2.490	184,79
,,	,,	Ташк.-Кинель-Батраки . .	3.801	195,41
,,	,,	Саратовъ - Александровъ Гай	2.764	169,99
,,	Мервъ.	Красновод.-Петр.-Гудер.-Рост.-Козловъ	2.824	177,07
,,	,,	Красн.-Астрах.-Саратовъ .	2.263	178,00
,,	,,	Ташк.-Кинель-Батраки .	4.028	198,44
,,	,,	Саратовъ-Александр. Гай-Чарджуй	2.993	176,32
,,	Асхабадъ.	Красн.-Петр.-Гудер.-Рост.-Козловъ	2.502	168,12
,,	,,	Красн.-Астрах.-Саратовъ.	1.941	167,27

Станція отправленія.	Станція назначенія.	Путь слѣдованія грузовъ.	Протяженіе желѣзнодорожнаго пути.	Провозная плата, дополнительные сборы, фрахтъ и страхованіе.
Москва.	Асхабадъ.	Ташк.-Кинель-Батраки . .	4.350	202,73
,,	,,	Саратовъ-Александр. Гай-Чарджуй	3.314	185,27
,,	Каганъ.	Красн.-Петров.-Гудерм.-Ростовъ-Козловъ	3.164	186,51
,,	,,	Красн.-Астрах.-Саратовъ .	2.603	187,93
,,	,,	Ташкентъ-Кинель-Батр. .	3.688	193,91
,,	,,	Сарат.-Александров. Гай-Чарджуй	2.876	173,10
,,	Самаркандъ.	Красн.-Петр.-Гуд.-Рост.-Козловъ	3.398	193,01
,,	,,	Красн.-Астрах.-Саратовъ .	2.836	194,40
,,	,,	Ташкентъ-Кинель-Батр. .	3.454	189,13
,,	,,	Саратовъ - Александровъ Гай-Чарджуй	3.110	179,60
,,	Кокандъ.	Красн.-Петр.-Гуд.-Рост.-Козловъ	3.909	207,21
,,	,,	Красн.-Астрах.-Саратовъ .	3.348	208,65
,,	,,	Ташк.-Кинель-Батраки . .	3.443	188,82
,,	,,	Сарат.-Александровъ Гай Чарджуй	3.478	189,82
Иваново.	Чарджуй.	Краснов.-Петр.-Гудерм.-Ростовъ-Козловъ . . .	3.332	191,18
,,	,,	Ташкентъ - Кин. - Батраки Арх.	3.881	196,48
,,	,,	Александр. Гай-Саратовъ-Пенза - Арзам.-Муромъ-Новки	2.984	176,10
,,	Мервъ.	Красн.-Петров.-Гудер.-Рост.-Козловъ	3.104	184,84
,,	,,	Ташк.-Кинель-Батр.-Арз.-Мур.-Ковр.-Новки . . .	3.608	192,84

Станція отправленія.	Станція назначенія.	Путь слѣдованія грузовъ.	Протяженіе желѣзнодорожнаго пути.	Провозная плата, дополнительные сборы, фрахтъ и страхованіе.
Иваново.	Мервъ.	Александр. Гай-Саратовъ.	3.212	182,43
,,	Асхабадъ.	Крас.-Петр.-Гудерм,-Рост.-Козловъ	2.782	175,90
,,	,,	Ташк.-Кин.-Бат.-Арзам.-Мур.-Ковр.-Новки . . .	3.930	197,13
,,	,,	Александр. Гай-Саратовъ.	3.534	191,38
,,	Каганъ.	Красн.-Петр.-Гуд.-Рост.-Козловъ	3.444	194,29
,,	,,	Ташк.-Кин.-Батр.-Арзам.-Мур.-Ковр.-Новки . . .	2.268	183,96
,,	,,	Александр.-Гай-Саратовъ.	3.096	179,21
,,	Самаркандъ.	Красн.-Петр.-Гудер.-Рост.-Козловъ	3.678	200,79
,,	,,	Ташк.-Кин.-Батр.-Арз.-Муромъ-Ковр.-Новки . .	3.034	177,46
,,	,,	Александр.-Гай-Саратовъ.	3.330	185,71
,,	Кокандъ.	Красн.-Петр.-Гудермесъ-Рост.-Козловъ	4.190	218.57
,,	,,	Ташк.-Кин.-Батр.-Арзам.-Мур.-Ковр.-Новки . . .	3.523	191,04
,,	,,	Александр. Гай-Саратовъ.	3.689	193,92
Варшава.	Чарджуй.	Ташкентъ-Кин.-Батраки .	4.967	220,23
,,	,,	Александр. Гай-Саратовъ.	3.786	195,23
,,	,,	Красн.-Петр.-Гудермесъ-Ростовъ	3.545	197,07
,,	Мервъ.	Ташк.-Кинель-Батраки . .	5.194	227,03
,,	,,	Александр. Гай-Саратовъ.	4.014	198,27
,,	,,	Красн.-Петр.-Ростовъ . .	3.317	190,76
,,	Асхабадъ.	Ташк.-Кинель-Батраки . .	5.516	241,03
,,	,,	Красн.-Петр.-Ростовъ . .	2.995	181,82
,,	,,	Александр. Гай-Чарджуй.	4.336	202,56

Станція отправленія.	Станція назначенія.	Путь слѣдованія грузовъ.	Протяженіе желѣзнодорожнаго пути.	Провозная плата, дополнительные сборы, фрахтъ и страхованіе.
Варшава.	Самаркандъ.	Ташк.-Кинель-Батраки . .	4.611	207,72
,,	,,	Александр.-Гай-Саратовъ.	4.132	199,84
,,	,,	Красн.-Петр.-Ростовъ . .	3.891	206,71
,,	Каганъ.	Ташк.-Кинель-Батраки . .	4.854	218,39
,,	,,	Саратовъ-Александр.-Гай-Чарджуй	3.898	196,72
,,	,,	Петровскъ-Красноводскъ.	3.657	200,21
,,	Кокандъ.	Ташк.-Кинель-Батраки . .	4.609	207,64
,,	,,	Александр.-Гай-Чарджуй.	4.500	204,75
,,	,,	Петровскъ-Красноводскъ.	4.259	221 57

ТАРИФОРАЗДѢЛЫ ЛИНІИ

АЛЕКСАНДРОВЪ ГАЙ-ЧАРДЖУЙ

протяженіемъ 1.725 верстъ.

Дорога, отправляющая транзитъ.	Отъ или до станціи.			Существующее кратчайшее направленіе.
	Станція дороги отправленія.	Дороги, на которыя транзитъ прибываетъ.	Станція дороги назначенія.	
Проект.	Чарджуй . .	Ташкентъ .	Илецкъ . .	Ташкентъ . . . . .
,,	,,	С.-Злат. . .	Батраки . .	Ташкентъ-Кинель . . . . .
,,	,,	,, . .	,, . .	Пенза-Саратовъ-Уральскъ-Илецкъ-Ташкентъ . . . . .
,,	,,	М.-Каз. . .	Рузаевка . .	Ташкентъ-Кинель-Батраки . . .
,,	,,	,, . .	,, . .	Пенза-Уральскъ- Илецкъ-Ташкентъ.

Разстоянія существующихъ кратчайшихъ направленій.			Кратчайшее направленіе при участіи линіи.	Разстояніе этого направленія.			Сокращеніе въ пользу проектируемаго направленія.
Названіе дороги.	Число верстъ.	ВСЕГО.		Названіе дороги.	Число верстъ.	ВСЕГО.	
Ср.-Азіат	679		Александровъ Гай-Уральскъ.	Проект.	1.725		
Ташкент.	1.664	2.343		Цар.-Ур.	229[1])		
				Р.-Ур. .	246[2])	2.200	
Ср.-Азіат.	679		Пенза-Саратовъ-Александровъ Гай.	С.-Вяз. .	249		
Ташкент.	2.090			Р.-Ур. .	583		
С.-Злат. .	155	2.924		Проект. .	1.725	2.557	367
С.-Вяз. .	249		Кинель-Илецкъ-Уральскъ-Александровъ Гай.	С.-Зл. . .	155		
Р.-Ур. .	735			Ташк. . .	426		
Ил.-Ур. .	246			Цар.-Ур.	229		
Ташкент.	1.664			Р.-Ур. .	246		
Ср.-Азіат.	679	3.573		Проект. .	1.725	2.781	792
М.-Каз. .	300		Пенза-Саратовъ-Александровъ Гай.	М.-Каз. .	132		
Ср.-Азіат.	679			Р.-Ур. .	583		
Ташкент.	2.090	3.224		Проект. .	1.725	2.440	784
С.-Злат. .	155						

[1]) Принята за существующую линію «Царицынъ-Уральскъ».
[2]) » » » » «Илецкъ-Уральскъ».

Дорога, отправляющая транзитъ.	Отъ или до станціи.			Существующее кратчайшее направленіе.
	Станція дороги отправленія.	Дороги на, которыя транзитъ прибываетъ.	Станція дороги назначенія.	
Проект.	Чарджуй . .	С.-Злат. . .	Кинель . .	Ташкентъ . . . . .
,,	,,	,, . .	Челябинскъ	Полетаево-Троицкъ-Орскъ-Оренбургъ-Ташкентъ . . . . .
,,	,,	,, . .	,,	Ташкентъ-Кинель . . . . .
Ср.-Аз. .	Черняево . .	Р.-Ур. . . .	Урбахъ . .	Ташкентъ-Илецкъ-Уральскъ . . .

Разстоянія существующихъ кратчайшихъ направленій.			Кратчайшее направленіе при участіи линіи.	Разстояніе этого направленія.			Сокращеніе въ пользу проектируемаго направленія.
Названіе дороги.	Число верстъ.	ВСЕГО.		Названіе дороги.	Число верстъ.	ВСЕГО.	
Ташкент.	2.090		Батраки - Пенза - Александровъ Гай.	С.-Зл. . .	155		
Ср.-Азіат.	679	2.769		С.-Вяз. .	249		
				Р. Ур. .	583		
				Проект. .	1.725	2.712	57
С.-Злат. .	24		Полетаево - Троицкъ-Оренбургъ-Илецкъ-Уральскъ Александровъ Гай.	С.-Зл. . .	24		
Троицкая	103			Троицкая	103		
Тр.-Орскъ	398[1])			Тр.-Орск.	398[1])		
Орскъ-Ор.	310[1])			Ор.-Орен.	310[1])		
Ташкент.	1.736			Ташкент.	72		
Ср.-Азіат.	679	3.250		Р.-Ур. .	246[2])		
				Цар.-Ур.	229[3])		
				Проект. .	1.725	3.107	143
С.-Злат. .	902		Батраки - Пенза - Александровъ Гай.	С.-Зл. . .	1.057		
Ташкент.	2.090			С.-Вяз. .	249		
Ср.-Азіат.	679	3.671		Р.-Ур. .	583		
				Проект. .	1.725	3.614	57
Ср.-Азіат.	142		Чарджуй - Александровъ Гай.	Ср.-Аз. .	537		
Ташкент.	1.664			Проект. .	1.725		
Ил.-Ур. .	246			Р.-Ур. .	172	2.434	
Р.-Ур. .	323	2.375					

[1]) Принята за существующ. линію «Троицкъ-Орскъ 398 в. «Оренб.-Орскъ.
[2]) » » » » «Царицынъ-Уральскъ».
[3]) » » » » «Илецкъ-Уральскъ».

Дорога, отправляющая транзитъ.	Отъ или до станціи.			Существующее кратчайшее направленіе
	Станція дороги отправленія.	Дороги, на которыя транзитъ прибываетъ.	Станція дороги назначенія.	
Ср.-Аз. .	Обручево .	Р.-Ур. . . .	Пенза . . .	Ташкентъ-Илецкъ-Уральскъ . . .
,,	,, [1]) .	С.-Вяз. . . .	,, . .	Батраки-Кинель-Ташкентъ . . . .
,,	,,	Р.-Ур. . . .	Ряжскъ . .	» » » . . . .
,,	,,	Р.-Урал. (М.-Каз.) .	Рязань . .	» » » . . . .
,,	,,	Р.-Урал. (М.-Каз.) .	Москва . .	» » » . . . .

[1]) Обручево условно принято за пунктъ, находящійся на равныхъ разстояніяхъ отъ Урбаха. Такимъ образомъ достигается возможность опредѣлить сферу транзитнаго вліянія между направленіями на Кинель и на Саратовъ.

Разстоянія существующихъ кратчайшихъ направленій.			Кратчайшее направленіе при участіи линіи.	Разстояніе этого направленія.			Сокращеніе въ пользу проектируемаго направленія.
Названіе дороги.	Число верстъ.	ВСЕГО.		Названіе дороги.	Число верстъ.	ВСЕГО.	
Ср.-Азіат.	171		Чарджуй - Александровъ Гай.	Ср.-Аз. .	508		
Ташкент.	1.664			Проект. .	1.725		
Ил.-Ур. .	246			Р.-Ур. .	172	2.405	—
Р.-Ур. .	323	2.404					
С.-Вяз. .	249		Саратовъ - Александровъ Гай-Чарджуй.	Р.-Ур. .	583		
С.-Злат. .	155			Проект. .	1.725		
Ташкент.	2.090			Ср.-Аз. .	508	2.816	—
Ср.-Азіат.	171	2.665					
С.-Вяз. .	624		Александровъ Гай-Чарджуй.	Р.-Ур. .	764		
С.-Злат. .	155			Проект. .	1.725		
Ташкент.	2.090			Ср.-Аз. .	508	2.997	43
Ср. Аз. .	171	3.040					
М.-Каз. .	692		» »	Р.-Ур. .	872		
С.-Злат. .	155			Проект. .	1.725		
Ташкент.	2.090			Ср.-Аз. .	508	3.105	3
Ср.-Азіат.	171	3.108					
М.-Каз. .	877		» » .	Р.-Ур. .	1.047		
С.-Злат. .	155			Проект. .	1.725		
Ташкент.	2.090			Ср.-Аз. .	508	3.280	13
Ср. Аз. .	171	3.293					

Дорога, отправляющая транзитъ.	Отъ или до станціи.			Существующее кратчайшее направленіе.
	Станція дороги отправленія.	Дороги, на которыя транзитъ прибываетъ.	Станція дороги назначенія.	
Ср.-Аз. .	Обручево . .	М.-Н.-Мур. .	Новки . . .	Муромъ-Арзамасъ-Батраки-Кинель—Ташкентъ . . . . .
,,	,,	Съверн. . .	Ярославль .	Новки-Муромъ-Арзамасъ-Батраки-Кинель-Ташкентъ . . . . .
,,	,,	,, . .	,, .	Лосиноостровская-Перово-Рязань-Александровъ Гай-Чарджуй .
,,	,,	М.-К. (Р.-Ур.)	Москва . .	Батраки-Кинель-Ташкентъ . . . .

Разстоянія существующихъ кратчайшихъ направленій.			Кратчайшее направленіе при участіи линіи.	Разстояніе этого направленія.			Сокращеніе въ пользу проектируемаго направленія.
Названіе дороги.	Число верстъ.	ВСЕГО,		Названіе дороги.	Число верстъ.	ВСЕГО.	
М.-Ниж.	120		Муромъ-Арзамасъ-Пенза-Александровъ Гай-Чарджуй.	М.-Ниж.	120		
М.-Каз. .	517			М.-Каз. .	349		
С.-Злат. .	155			Р.-Ур. .	583		
Ташкент.	2.090			Проект. .	1.725		
Ср.-Аз. .	171	3.053		Ср.-Аз. .	508	3.285	—
Сѣверн. .	213		Новки-Муромъ-Арзамасъ-Рузаевка-Пенза-Александровъ Гай-Чарджуй.	Сѣверныя	213		
М.-Ниж.	120			М.-Ниж.	120		
М.-Каз. .	517			М.-Каз. .	349		
С.-Злат. .	155			Р.-Ур. .	583		
Ташкент.	2.090			Проект.	1.725		
Ср.-Азіат.	171	3.266		Ср.-Аз. .	508	3.498	—
М.-Каз. .	869		Александровъ Гай-Чарджуй.	Ср.-Аз. .	508		
С.-Злат. .	155			Проект. .	1.725		
Ташкент.	2.090			Р.-Ур. .	1.039	3.272	13
Ср.-Аз. .	171	3.285					

Дорога, отправляющая транзитъ.	Отъ или до станціи.			Существующее кратчайшее направленіе.
	Станція дороги отправленія.	Дороги, на которыя транзитъ прибываетъ.	Станція дороги назначенія.	
Ср.-Аз. .	Обручево . .	Ник. . . .	Петербургъ .	Батраки-Кинель-Ташкентъ . . . .
,,	,,	Съверн. . .	Вологда . .	Новки-Муромъ-Арзамасъ-Батраки-Кинель-Ташкентъ . . . . .
,,	Черняево . .	Проект. . .	Александровъ-Гай.	Ташкентъ-Илецкъ-Уральскъ . . .
,,	,,	Цариц.-Урал. (Ю.-Вост.)	Царицынъ .	Раковка-Саратовъ-Илецкъ-Ташкентъ . . . . .

Разстоянія существующихъ кратчайшихъ направленій.			Кратчайшее направленіе при участіи линіи.	Разстояніе этого направленія.			Сокращеніе въ пользу проектируемаго направленія.
Названіе дороги.	Число верстъ.	ВСЕГО.		Названіе дороги.	Число верстъ.	ВСЕГО.	
Никол. .	612		Ховрино - Коломенское-Александровъ Гай-Чарджуй.	Никол. .	597		
М.-Каз. .	869			Р.-Ур. .	1.039		
С.-Злат. .	155			Проект. .	1.725		
Ташкент.	2.090			Ср.-Аз. .	508	3.869	28
Ср.-Азіат.	171	3.897					
Сѣверн. .	410		Новки-Муромъ-Арзамасъ-Рузаевка-Пенза-Александровъ Гай-Чарджуй.	Сѣверн. .	410		
М.-Ниж.	120			М.-Ниж.	120		
М.-Каз. .	517			М.-Каз. .	349		
С.-Злат. .	155			Р.-Ур. .	583		
Ташкент.	2.090			Проект.	1.725		
Ср.-Азіат.	171	3.463		Ср.-Аз. .	508	3.695	—
Ср.-Азіат.	142		Чарджуй.	Ср.-Аз. .	537		
Ташкент.	1.664			Проект. .	1.725	2.262	19
Ил.-Ур. .	246						
Ур.-А. Гай	229	2.281					
Ю.-Вост.	175		Александровъ Гай-Чарджуй.	Цар.-Ур.	325		
Сар.-Мил. *)	282			Проект. .	1.725		
Р.-Ур. .	652			Ср.-Аз. .	537	2.587	328
Ташкент.	1.664						
Ср.-Азіат.	142	2.915					

*) Принято за существующій проектъ «Саратовъ—Миллерово» О-ва Р.-Ур. дор.

Дорога, отправляющая транзитъ.	Отъ или до станціи.			Существующее кратчайшее направленіе.
	Станція дороги отправленія.	Дороги на, которыя транзитъ прибываетъ.	Станція дороги назначенія.	
Ср.-Аз. .	Черняево. .	Юго-Вост. .	Миллерово .	Саратовъ-Илецкъ-Ташкентъ . . .
,,	,,	,,	Раковка . .	» » » . . .
,,	,,	,,	Купянскъ .	Балашовъ - Медвѣдица - Саратовъ - Илецкъ-Ташкентъ . . . . .
,,	,,	Сѣв.-Дон. (Ю.-Вост.)	Харьковъ .	Харьковъ - Балашовъ - Медвѣдица - Саратовъ-Илецкъ-Ташкентъ .

Разстоянія существующихъ кратчайшихъ направленій.			Кратчайшее направленіе при участіи линіи.	Разстояніе этого направленія.			Сокращеніе въ пользу проектируемаго направленія.
Названіе дороги.	Число верстъ.	ВСЕГО.		Названіе дороги.	Число верстъ.	ВСЕГО.	
Сар.-Мил.	579		Царицынъ - Александровъ Гай-Чарджуй.	Ю.-Вост.	441		
Р.-Ур. . .	652			Цар.-Ур.	325		
Ташкент.	1.664			Проект. .	1.725		
Ср.-Аз. .	142	3.037		Ср.-Аз. .	537	3.028	9
Сар.-Мил.	282		Царицынъ - Александровъ Гай-Чарджуй.	Ю.-Вост.	175		
Р.-Ур. .	652			Цар.-Ур.	325		
Ташкент.	1.664			Проект. .	1.725		
Ср.-Аз. .	142	2.740		Ср.-Аз. .	537	2.762	—
Ю.-Вост.	511		Нырково-Родаковъ-Царицынъ-Александр. Гай-Чарджуй.	Екатер. .	324		
Ряз.-Урал.	800			Ю.-Вост.	380		
Сар.-Мил.	140			Цар.-Ур.	325		
Ташкент.	1.664			Проект. .	1.725		
Ср.-Аз. .	142	3.257		Ср.-Аз. .	537	3.291	—
Ю.-Вост.	635		Родаково - Лихая - Царицынъ-Александр. Гай-Чарджуй.	С.-Дон. .	409		
Р.-Ур. .	800			Ю.-Вост.	351		
С.-Мил. .	140			Цар.-Ур.	325		
Ташкент.	1.664			Проект. .	1.725		
Ср.-Аз. .	142	3.381		Ср.-Аз. .	537	3.347	34

Дорога, отправляющая транзитъ.	Отъ или до станціи.			Существующее кратчайшее направленіе
	Станція дороги отправленія.	Дороги, на которыя транзитъ прибываетъ.	Станція дороги назначенія.	
Ср.-Аз.	Черняево . .	Южн. . . .	Бѣлгородъ .	Купянскъ-Балашовъ-Медвѣдица-Саратовъ-Илецкъ-Ташкентъ .
,,	,,	С.-Дон. . .	Готня . .	Бѣлгородъ-Купянскъ-Балашовъ-Саратовъ-Медвѣдица-Илецкъ-Ташкентъ . . . . .
,,	,,	,, . .	Суджа . . .	Воронежъ-Балашовъ-Медвѣдица-Саратовъ-Илецкъ-Ташкентъ .

Разстоянія существующихъ кратчайшихъ направленій.			Кратчайшее направленіе при участіи линіи.	Разстояніе этого направленія.			Сокращеніе въ пользу проектируемаго направленія.
Названіе дороги.	Число верстъ.	ВСЕГО.		Названіе дороги.	Число верстъ.	ВСЕГО.	
Южныя .	148		Основа-Харьковъ-Родаково-Лихая-Царицынъ-Александровъ Гай-Чарджуй.	Южныя .	82		
Ю.-Вост.	511			С.-Дон. .	409		
Р.-Ур. .	800			Ю.-Вост.	351		
Сар.-Мил.	140			Цар.-Ур.	325		
Ташкент.	1.664			Проект. .	1.725		
Ср.-Аз. .	142	3.405		Ср.-Аз. .	537	3.429	12
Б.-Сум. .	67		Родаково - Лихая - Царицынъ-Александр. Гай-Чарджуй.	С.-Дон. .	521		
Южныя .	148			Ю.-Вост.	351		
Ю.-Вост.	511			Цар.-Ур.	325		
Р.-Ур. . .	800			Проект. .	1.725		
Сар.-Мил.	140			Ср.-Аз. .	537	3.459	13
Ташкент.	1.664						
Ср.-Аз. .	142	3.472					
С.-Дон. .	58		Родаково - Лихая - Царицынъ-Александр. Гай-Чарджуй.	С.-Дон. .	580		
М.-К.-В.	306			Ю.-Вост.	351		
Ю.-Вост.	383			Цар.-Ур.	325		
Р.-Ур. .	800			Проект. .	1.725		
Сар.-Мил.	140			Ср.-Аз. .	537	3.518	
Ташкент.	1.664						
Ср.-Аз. .	142	3.493					

Дорога, отправляющая транзитъ.	Отъ или до станціи.			Существующее кратчайшее направленіе.
	Станція дороги отправленія.	Дороги, на которыя транзитъ прибываетъ.	Станція дороги назначенія.	
Ср.-Аз.	Черняево . .	С.-Дон. .	Басы . . .	Бѣлгородъ-Купянскъ-Балашовъ-Медвѣдица-Саратовъ-Илецкъ-Ташкентъ . . . . .
„	„ .	М.-К.-В. . .	Бахмачъ . .	Воронежъ-Балашовъ-Медвѣдица-Саратовъ-Илецкъ-Ташкентъ .
„	„ .	М.-К.-В (Южн.) . .	Ромоданъ .	Полтава-Харьковъ-Новая Баварія-Балашовъ-Медвѣдица-Саратовъ-Илецкъ-Ташкентъ . . .

Разстоянія существующихъ кратчайшихъ направленій.			Кратчайшее направленіе при участіи линіи.	Разстояніе этого направленія.			Сокращеніе въ пользу проектируемаго направленія.
Названіе дороги.	Число верстъ.	ВСЕГО.		Названіе дороги.	Число верстъ.	ВСЕГО.	
Б.-Сум. .	139		Родаково-Лихая-Царицынъ-Александр. Гай-Чарджуй.	Южныя .	169		
Южныя .	148			С.-Дон. .	409		
Ю.-Вост.	511			Ю.-Вост.	351		
Р.-Ур. .	800			Цар.-Ур.	325		
Сар.-Мил.	140			Проект. .	1.725		
Ташкент.	1.664			Ср.-Аз. .	537	3.516	28
Ср.-Аз. .	142	3.544					
М.-К.-В.	493		Бѣлополье-Ворожба-Новая Баварія-Основа-Родак.-Лихая-Царицынъ-Александр. Гай-Чарджуй.	М.-К.-В.	97		
Ю.-Вост.	383			Южныя .	229		
Р.-Ур. . .	800			С.-Дон. .	409		
Сар.-Мил.	140			Ю.-Вост.	351		
Ташкент.	1.664			Цар.-Ур.	325		
Ср.-Аз. .	142	3.622		Проект. .	1.725		
				Ср.-Аз. .	537	3.673	
М.-К.-В.	123		Полтава-Сл. Курортъ-Славянскъ-Родаково-Лихая-Царицынъ-Александр. Гай-Чарджуй.	М.-К.-В.	123		
Южныя .	127			Южныя .	265		
Ю.-Вост.	635			С.-Дон. .	265		
Р.-Ур. .	800			Ю.-Вост.	351		
Сар.-Мил.	140			Цар.-Ур.	325		
Ташкент.	1.664			Проект. .	1.725		
Ср.-Аз. .	142	3.631		Ср.-Аз. .	537	3.591	40

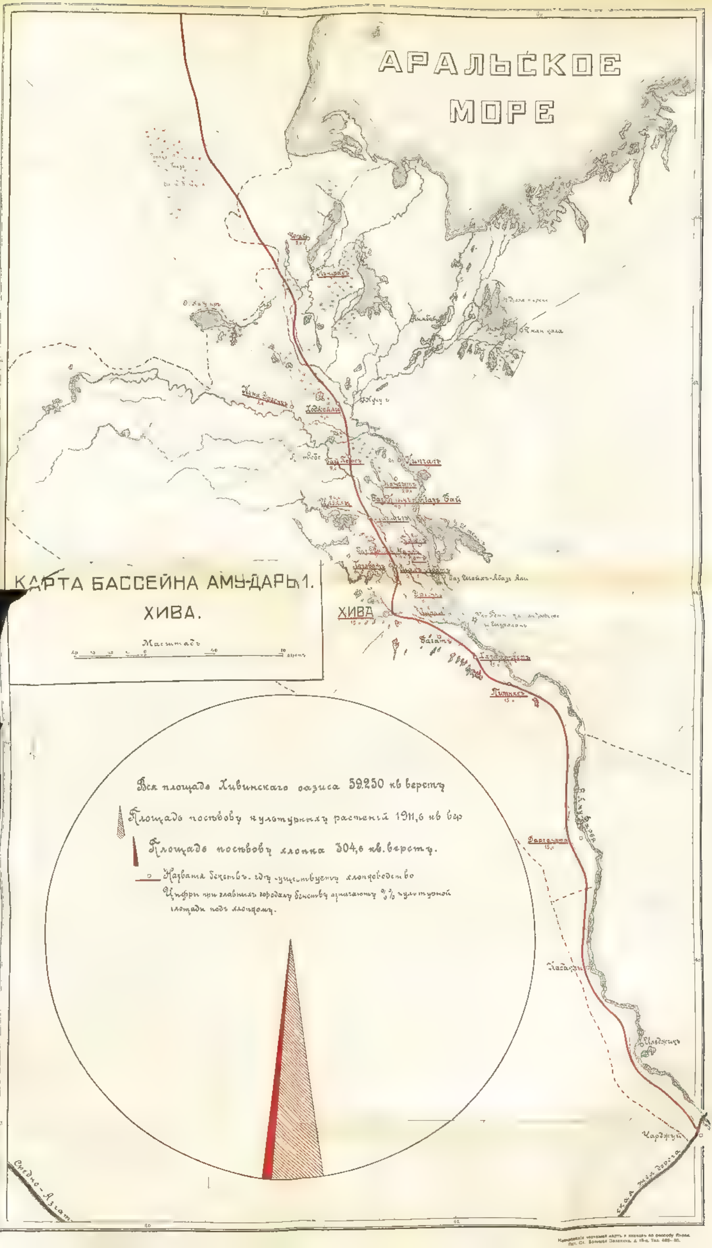
Дорога, отправляющая транзитъ.	Отъ или до станціи.			Существующее кратчайшее направленіе.
	Станція дороги отправленія.	Дороги, на которыя транзитъ прибываетъ.	Станція дороги назначенія.	
Ср.-Аз.	Черняево . .	Либ.-Ром. (Южн.) . .	Ромны . . .	Бахмачъ-Воронежъ-Балашовъ-Медвѣдица-Саратовъ-Илецкъ-Ташкентъ . . . . .
,,	,,	М.-К.-Вор. .	Кіевъ . . .	Воронежъ-Балашовъ-Медвѣдица-Саратовъ-Илецкъ-Ташкентъ
,,	,,	Ю.-Западн. .	Сарны . . .	Брянскъ-Орелъ-Козловъ-Илецкъ-Ташкентъ . . . . .

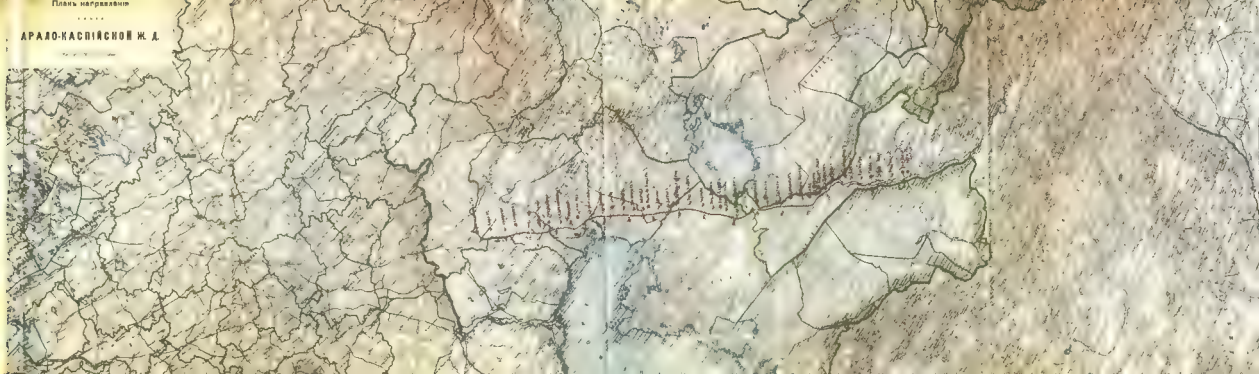
Разстоянія существующихъ кратчайшихъ направленій.			Кратчайшее направленіе при участіи линіи.	Разстояніе этого направленія.			Сокращеніе въ пользу проектируемаго направленія.
Названіе дороги.	Число верстъ.	ВСЕГО.		Названіе дороги.	Число верстъ.	ВСЕГО.	
Либ.-Ром.	75		Ромоданъ-Полтава-Сл.Курортъ - Славянскъ-Родак.-Лихая - Царицынъ - Александровъ Гай-Чарджуй	Южныя .	94		
М.-К.-В.	493			М.-К.-В.	123		
Ю.-Вост.	383			Южныя .	265		
Р.-Ур. .	800			С.-Дон. .	265		
Сар.-Мил.	140			Ю.-Вост.	351		
Ташкент.	1.664			Цар.-Ур.	325		
Ср.-Аз. .	142	3.697		Проект. .	1.725		
				Ср.-Аз. .	537	3.685	12
М.-К.-В.	670		Полтава-Сл. Курортъ-Славянскъ-Родаково-Лихая-Царицынъ - Александр. Гай-Чарджуй.	М.-К.-В.	325		
Ю.-Вост.	383			Южныя .	265		
Р.-Ур. . .	800			С.-Дон. .	265		
Сар.-Мил.	140			Ю.-Вост.	351		
Ташкент.	1.664			Цар.-Ур.	325		
Ср.-Аз. .	142	3.799		Проект. .	1.725		
				Ср.-Аз. .	537	3.793	6
Пол. . .	644		Кіевъ - Полтава - Сл. Курортъ-Славянскъ-Родак.-Лихая - Царицынъ - Александровъ Гай-Чарджуй	Ю.-Зап. .	295		
Р.-Орл. .	125			М.-К.-В.	325		
Ю.-Вост.	348			Южныя .	265		
Р.-Ур. .	1.077			С.-Дон. .	265		
Ташкент.	1.664			Ю.-Вост.	351		
Ср.-Аз. .	142	4.000		Цар.-Ур.	325		
				Проект. .	1.725		
				Ср.-Аз. .	537	4.088	

Дорога, отправляющая транзитъ.	Отъ или до станціи.			Существующее кратчайшее направленіе.
	Станція дороги отправленія.	Дороги, на которыя транзитъ прибываетъ.	Станція дороги назначенія.	
Ср.-Аз.	Черняево .	Юго-Запад.	Здолбуново .	Сарны-Брянскъ-Орелъ-Козловъ-Илецкъ-Ташкентъ . . . . .

Разстоянія существующихъ кратчайшихъ направленій.			Кратчайшее направленіе при участіи линіи.	Разстояніе этого направленія.			Сокращеніе въ пользу проектируемаго направленія.
Названіе дороги.	Число верстъ.	ВСЕГО.		Названіе дороги.	Число верстъ.	ВСЕГО.	
Ю.-Зап. .	93		Кіевъ - Полтава - Сл. Курортъ-Родаково-Лихая-Царицынъ - Александровъ Гай-Чарджуй.	Ю.-Зап. .	358		
Пол. . .	644			М.-К.-В.	325		
Р.-Орл. .	125			Южныя .	265		
Ю.-Вост.	348			С.-Дон. .	265		
Р.-Ур. .	1.077			Ю.-Вост.	351		
Ташкен.	1.664			Цар.-Ур.	325		
Ср.-Аз. .	142	4.093		Проект. .	1.725		
				Ср.-Аз. .	537	4.152	—

Федеральное государственное учреждение культуры "Государственная публичная историческая библиотека России" № 20 г.


АРАЛЬСКОЕ МОРЕ
КАРТА БАССЕЙНА АМУ-ДАРЬИ.
ХИВА.
Масштабъ
Вся площадь Хивинскаго оазиса 59.250 кв верстъ
Площадь посѣвовъ культурныхъ растеній 1911,6 кв вер
Площадь посѣвовъ хлопка 304,6 кв. верстъ.
Названія бекствъ, гдѣ существуетъ хлопководство
Цифры при главныхъ городахъ бекствъ означаютъ %% культурной площади подъ хлопкомъ.
ХИВА
Питнякъ
Хазараспъ
Чарджуй
Средне-Азіат.


План направления
АРАЛО-КАСПІЙСКОЙ Ж. Д.

4500,0